MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

ESTATISTICA

DAS

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO

E DAS

FISCALIZADAS PELA UNIÃO

RELATIVA AO ANNO

DE

1912

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1915

E79

5354

15346 3 1247

ADVERTENCIA

Todos os dados estatisticos deste volume se referem ao anno de 1912 e provêm sómente das estradas de ferro pertencentes á União ou por ella fiscalizadas, com excepção do seguinte quadro, onde se encontra, de modo completo, a relação de todas as estradas de ferro em trafego, construcção e com estudos approvados na Republica, em 31 de dezembro de 1913.

INDICE

	PAGS.
Quadro da viação ferrea da Republica em 31 de dezembro de 1913	VII a XIX
Resumo dos quadros 1 a 27	XXI a XXXVI
Quadro n. 1—Extensão e capital garantido	1 a 7
» » 2—Garantia de juros, em 1912	8
» » 3—Custo e capital das companhias concessionarias	9 a 11
» » 4—Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias	12
» » 5—Condições technicas	13 a 17
» » 6—Via-permanente	18 a 21
» » 6 A—Obras de arte. Edificios e dependencias	22 a 25
» » 7—Estações, situação, altitude e data da inauguração	27 a 117
» » 8—Material rodante effectivo em 31 de dezembro de 1912	118 a 121
» » 8 A—Idem	122 a 125
» » 9—Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1912	126 a 133
» » 10—Procedencia do material rodante	134 a 137
» » 11—Pessoal existente em 31 de dezembro de 1912	138 a 141
» » 12—Passageiros transportados	142 a 145
» » 13—Bagagens, encommendas e animaes	146 a 149
» » 14—Detalhe do movimento de passageiros, animaes e telegrammas	150 a 153
» » 15—Mercadorias transportadas	154 a 157
» » 16—Detalhe das bagagens, encommendas e mercadorias	158 a 161
» » 17—Percurso do material. Trens e locomotivas	162 a 165
» » 18—Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes	166 a 169
» » 19—Percurso dos carros de passageiros e vagões de bagagem e encommendas, mercadorias e animaes em serviço do trafego	170 a 173
» » 20—Receitas totaes	174 a 177
» » 21—Receitas medias	178 a 181
» » 22—Despezas totaes	182 a 187
» » 23—Despezas medias	188 a 191
» » 24—Resultados do trafego	192 a 193
» » 25—Principaes dados estatisticos relativos a dois annos	194 a 197
» » 26—Idem	198 a 201
» » 27—Substituição do material da via-permanente e do telegrapho	202 a 205
» » 28—Accidentes	206 a 209
» » 29—Parte I — Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil	211 a 278
» » 29—Parte II — Estradas de Ferro Coloniaes	279 a 286
» » 29—Parte III — Legislação e Decisões do Governo	287 a 416

VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
Central do Brazil	(a) 2.033,373	690,000	160,000	2.833,373
BITOLA DE 1m,60	972,837	246,000	—	1.218,837
Central a Burnier	497,931	—	—	497,931
Ramal de S. Paulo	388,192	—	—	388,192
» da Maritima	0,993	—	—	0,993
S. Christovão a Alfredo Maia	1,200	—	—	1,200
Ramal de Jockey Club	1,330	—	—	1,330
» » Campinho	0,446	—	—	0,446
» » D. Clara	1,671	—	—	1,671
Linha Circular de Bangú	2,414	—	—	2,414
Ramal de Santa Cruz	32,720	—	—	32,720
» » Matadouro	2,386	—	—	2,386
Santa Cruz á Angra dos Reis	26,748	(b) 84,000	—	110,748
Ramal de Paracamby	8,306	—	—	8,306
» da Penha	1,180	—	—	1,180
» do Morro da Mina	7,320	—	—	7,320
Do kilometro 478 a Bello Horizonte	—	162,000	—	162,000
BITOLA DE 1m,00	1.060,536	444,000	160,000	1.664,536
Burnier a Pirapora	508,009	(c) 264,000	—	772,009
Ramal de Ouro Preto	42,355	(d) 18,000	—	60,355
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Santa Barbara	76,312	—	—	76,312
» » Piranga	25,689	(e) 32,000	90,000	147,689
» » Fluvial	1,581	—	—	1,581
» » Porto Novo	63,770	—	—	63,770
Central a Entre Rios	178,559	—	—	178,559
S. Christovão a Alfredo Maia	1,320	—	—	1,320
Desengano a Rio Preto	63,368	(f) 38,000	—	101,368
Commercio á Barra Longa	65,111	—	—	65,111
Valença a Tabôas	12,920	—	—	12,920
Circular da Pavuna	4,176	—	—	4,176
Ramal de Deodoro (Linha Auxiliar)	3,023	—	—	3,023

(a) Esta extensão assim se decompõe: em via simples 1.956,042 kilometros; em via dupla 60,831 kilometros e em via triupla 16,500 kilometros; (b) Itacurussá á Angra dos Reis; (c) Do kilometro 855 da linha do Centro a Montes Claros; (d) Ouro Preto á Marianna; (e) De Livramento a Mercês do Pomba; (f) Rio Preto á Santa Rita de Jacutinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Governador Portella a Barão de Vassouras	—	42,000	—	42,0
Bemfica a Bom Jardim	—	50,000	70,000	120,0
Oeste de Minas	1.305,732	377,800	—	1.683,5
Bitola de 0m,76	727,737	42,500	—	770,2
Sitio a Paraopéba	601,800	(a) 42,500	—	644,3
Ramal de Aguas Santas	11,800	—	—	11,8
» » Ribeirão Vermelho	48,520	—	—	48,5
» » Itapecerica	34,578	—	—	34,5
» » Claudio	26,194	—	—	26,1
» » Pitanguy	4,865	—	—	4,8
Bitola de 1m,00	577,995	335,300	—	913,2
Bomjardim á Formiga	280,974	(b) 110,700	—	391,6
Turva Pequeno á Angra	113,601	(c) 89,600	—	203,2
E. de F. de Goyaz a Bello Horizonte	155,816	135,000	—	290,8
Ramal de Pará	27,601	—	—	27,6
Rio do Ouro				
Bitola de 1m,00	126,339	—	—	126,3
Cajú a S. Pedro	59,900	—	—	59,9
Ramal José Bulhões a Tinguá	12,180	—	—	12,1
» do Rio do Ouro á Represa	2,607	—	—	2,6
» Vicente Carvalho á Fazenda Grande	6,515	—	—	6,5
» de Bemfica á D. Anna Nery	1,202	—	—	1,2
» Belford Roxo a Mantequira	35,014	—	—	35,0
» Inhauma a Engenho de Dentro	2,070	—	—	2,0
» de João Pinto	5,667	—	—	5,0
» » Registro	1,184	—	—	1,1
Lorena a Itajubá				
Bitola de 1m,00	20,000	—	64,366	84,
Cruz Alta a Santo Angelo				
Bitola de 1m,00	53,000	51,543	—	104,5
S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja (d)				
Bitola de 1m,00	—	416.657	—	416,6
Alegrete a Quarahy (d)				
Bitola de 1m,00	—	117,600	—	117,
S. Sebastião á Sant'Anna (d)				
Bitola de 1m,00	—	160,460	—	160,

(a) Ramaes de Abaeté e Barbacena; (b) S. Vicente Ferrer a Bom Jardim e Itapecerica á Formiga; (c) Capivary á Angra Turvo Pequeno a Passa Vinte; (d) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Basilio a Jaguarão (a)				
BITOLA DE 1,m00	—	113,600	—	113,600
S. Pedro a Pelotas (b)				
BITOLA DE 1m,00	—	—	100,000	100,000
Jberaba á Villa Platina				
BITOLA DE 1m,00	—	—	275,423	275,423
Recife a Pedras de Fogo (c)				
BITOLA DE 1m,00.				
Recife a Itambé	—	—	130,900	130,900
oroatá ao Tocantins				
BITOLA DE 1m,00	—	—	105,000 (d)	105,000
II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS				
Madeira-Mamoré				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto Velho a Guajará-Mirim	364,281	—	—	364,231
Luiz a Caxias				
BITOLA DE 1m,00	—	374,635	—	374,635
ede Ceará-Piauhy				
BITOLA DE 1m,00	758,864	155,000	1.143,129	2.056,993
turité				
Fortaleza a Macapá	413,482	47,000	169,577	630,059
Ramal de Maranguape	7,246	—	—	7,246
» da Praia	2,900	—	—	2,900
» de Icó	—	5,000	40,768	45,768
» do Crato	—	—	53,600	53,600
Fortaleza a Itapipoca	—	50,000	84,560	134,560
ral				
Camocim á Therezina	335,236	34,000	291,936	661,172
Giráo a Cratheús	—	—	217,220	217,220
Amarração a Campo Maior	—	19,000	285,468	304,468
ntral do Rio Grande do Norte				
ITOLA DE 1m,00:				
Natal a Caicó	119,558	71,277	71,833	262,668
de Great Western				
ITOLA DE 1m,00	1.477,347	12,571	176,532	1.666,450
Natal a Itamatahy	164,660	—	—	164,660
Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	194,642	12,571	113,651	320,864

(a) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas; (b) Decreto n. 10.585, de 23 de novembro de 1913; (c) Decreto n. 10.613, 7 de dezembro de 1913; (d) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Central de Pernambuco	269,268	—	30,000	299,2
Ligação com a Recife a Limoeiro	10,200	—	—	10,2
Timbaúba a Pilar	39,230	—	—	39,2
Recife a S. Francisco	124,739	—	—	124,7
Ligação com a Central	6,230	—	—	6,2
Sul de Pernambuco e ramal	193,908	—	—	193,9
Central de Alagôas, ramal de Viçosa e prolongamento	194,069	—	32,831	226,9
Ribeirão a Cortez (a)	28,657	—	—	28,6
» » Barreiros (a)	55,695	—	—	55,6
Paulo Affonso	115,853	—	—	115,8
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80,1
Rede de Viação Ferrea da Bahia	1.575,648	520,047	1.858,549	3.954,2
Bitola de 1m,60	123,130	—	—	123,1
Bahia a Alagoinhas (b)	123,130	—	—	123,1
Bitola de 1m,00	1.135,858	520,047	1.858,549	3.514,4
Alagoinhas a Joazeiro	452,310	—	—	452,3
» » Propriá e ramal de Capella	307,278	132,301	—	439,5
Bahia e Minas, Caravellas a Theophilo Ottoni	376,270	—	—	376,2
Bomfim a Sitio Novo e ramaes	—	177,318	182,122	359,4
Machado Portella á Carinhauha	—	100,000	462,500	562,5
Bandeira de Mello a Brotas	—	50,000	276,000	326,0
Cajueiro a Cipó	—	—	102,600	102,6
Ramal de S. Gonçalo	—	10,925	—	10,9
Bom Jesus a Tremedal	—	—	297,627	297,6
Theophilo Ottoni a Tremedal	—	49,500	537,700	587,2
Bitola de 1m,067	316,660	—	—	316,6
S. Felix a Bandeira de Mello	254,600	—	—	254,6
Ramal de Feira de Sant'Anna	45,060	—	—	45,0
Ramaes de S. Gonçalo e Olhos d'Agua	17,000	—	—	17,0
Paraná (c)				
Bitola de 1m,00	416,995	44,983	—	471,9
Paranaguá a Curityba	110,387	—	—	110,3
Curityba á Ponta Grossa	190,989	—	—	190,9
Ramaes do Rio Negro, Antonina e Porto Amazonas	115,619	—	—	115,6
Serrinha a Porto Amazonas	—	44,983	—	44,9

(a) Com reversão para a União, mediante indemnização, findo o prazo de arrendamento. (b) De accordo com o contracto, 1 reduzida a bitola desta linha a 1m,00, continuando, porém, o trafego da linha de 1m,60. (c) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharin

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
e do Paraná (a)				
A DE 1m,00 :				
ityba á Rocinha	43,397	—	—	43,397
Catharina (a)				
A DE 1m,00 :				
menau a Hans	69,700	—	—	69,700
ereza Christina (a)				
A DE 1m,00	118,096	—	—	118,096
ituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
al da Laguna	6,996	—	—	6,996
de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul				
DE 1m,00	2.169,803	2,455	—	2.172,258
o Alegre á Uruguayana e ramal do Paredão	766,238	—	—	766,238
tadt á Taquára	53,002	—	—	53,002
tenegro a Caxias	116,592	—	—	116,592
o á Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
quy a Rio Grande	490,037	—	—	490,037
an á Sant'Anna do Livramento	156,306	—	—	156,306
l da Costa do Mar	17,281	—	—	17,281
a Maria a Ma cellino Ramos	535,210	—	—	535,210
l fluvial de Pelotas	2,718	—	—	2,718
sso á margem do Taquary	2,108	—	—	2,108
a S. Borja				
DE 1m,00	123,870	—	—	123,870
te do Brazil				
DE 1m,00:				
a Corumbá	498,740	467,046	—	965,786
DE 1m,00	417,470	552,379	578,027	1.547,876
ga a Catalão	(b) 238,258	208,742	153,193	600,193
de Catalão a Araguary	116,318	—	—	116,318
dira a Goyaz	62,894	118,637	376,469	558,000
de Uberaba	—	225,000	48,365	273,365
ul-Mineira				
DE 1m,00	1.154,897	215,197	210,668	1.580,762
ro a Monte Bello	360,435	—	—	360,435
de Campanha	85,970	—	41,400	127,370
» Alfenas	7,578	—	43,300	50,878
» Lavras	—	95,000	—	95,000
ello á Santa Rita de Cassia	(c) 106,657	120,179	—	226,854

az parte da rêde Paraná-Santa Catharina ; (b) Formiga a S. Pedro de Alcantara ; (c) A cargo da Companhia Mogyana, mbinho e Posses.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS		
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados
Ramal de Passos	—	—	125,968
Soledade a Passa Tres	324,728	—	—
» ao Rio Eleuterio	269,529	—	—
Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá			
Bitola de 1m,00 :			
Nilo Peçanha á Iguaba Grande	50.421	13,765	—
III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS E SUBVENÇÃO KILOMETR			
Tocantins			
Bitola de 1m,00 :			
Cametá a S. João de Araguaya	45,000	13,000	(a) 434,111
Caxias a Cajazeiras			
Bitola de 1m,00	78,000	—	—
Victoria a Minas			
Bitola de 1m,00	579,159	52,111	244,872
Victoria á Itabira e Sant'Anna dos Ferros	(b) 443,159	40,595	244,872
Curralinho á Diamantina	(c) 136,000	11,516	—
Leopoldina Railway (d)			
Bitola de 1m,00	186,835	—	—
Prolongamento da Barão de Araruama	50,767	—	—
Central de Macahé	43,398	—	—
Santo Eduardo a Muniz Freire	92.670	—	—
S. Paulo-Rio Grande			
Bitola de 1m,00	1.208,292	200,237	1.028,903
Itararé a Uruguay	883,205	—	—
S. Francisco a Rio Paraná	325,087	140,237	723,989
Ramal de Paranápanema	—	60,000	158,914
» » Guarapuava	—	—	146,000
Noroéste do Brazil			
Bitola de 1m,00 :			
Baurú a Itapura	433,320	—	—
Mogyana			
Bitola de 1m,00 :			
Jaguára a Araguary	281,104	—	—
Sorocabana e Itúana			
Bitola de 1m,00	467,943	75,280	319,546
Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	217,896	75,280	319,546
Tatuhy a Itararé	250,047	—	—

(a) Decreto n. 10.240, de 28 de maio de 1913. (b) Victoria á Cachoeira Escura. (c) Curralinho a Guinda. (d) Kilo segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
rahim a Itaquy				
OLA DE 1m,00	175,597	—	—	175,597
longamento da Funilense (a)				
OLA DE 1m,00				
rthur Nogueira a Padua Salles	42,000	—	—	42,000
y das Cruzes á Fazenda do Rio Claro (a)				
LA DE 1m,00	—	19,500	—	19,500
aulo a Goyaz (a)				
LA DE 1m,00				
nte Azul a Maribondo	20,000	19,000	—	39,000
-ado (a)				
LA DE 1,00				
rto Rangel a Ayrosa Galvão	40,000	—	—	40,000
ıpoana a Bom Jesus (a)				
LA DE 1m,00	—	15,600	—	15,600
aro Industrial (a)				
LA DE 1m,00				
la Nova a Campos	—	—	(b) 20,000	20,000
eiros a Sertãozinho				
A DE 1m,00	—	—	(c) 15,763	15,763
IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS				
Western				
A DE 1m,00				
fe a Limoeiro e Timbaúba	141,055	—	—	141,055
ldina Railway (d)				
A DE 1m,00	1.069,609	—	54,160	1.123,769
to Novo á Saude	369,603	—	—	369,603
a Alegre á Leopoldina	12,319	—	—	12,319
al de Sumidouro	91,889	—	—	91,889
gola :				
pos a Porciuncula	169,204	—	—	169,204
undú a Santo Eduardo	20,626	—	—	20,626
eruna a Poço Fundo	33,536	—	—	33,536
:				
a Formosa ao Entroncamento	45,974	—	—	45,974
Espirito Santo :				
iz Freire á Mathilde	79,937	—	—	79,937
ilde á Victoria	78,919	—	—	78,919

(a) Goza da subvenção de 15:000$ por kilometro ; (b) Decreto n. 10.179, de 16 de abril de 1913 ; (c) Decreto n. 10.195, de 23 de 1913 ; (d) Kilometragem segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS		
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados
Caravellas :			
Cachoeiro a Alegre	61,040	—	—
Alegre á Espera Feliz	85,137	—	—
Coitinho a Castello	21,425	—	—
Capivary a Cabo Frio	—	—	54,160
Corcovado			
Bitola de 1m,00	3,810	—	—
Bananal			
Bitola de 1m,00 :			
Saudade a Bananal	28,000	—	—
Rezende á Bocaina			
Bitola de 1m,00	38,810	—	—
Paulista			
Bitola de 1m,00	308,875	14,340	26,000
Rio Claro á Araraquara	127,486	—	—
Ramal de Jabú	143,211	—	—
» » Baurú	38,178	—	—
Rio Claro a Ityrapina	—	(a) 14,340	26,000
Mogyana			
Bitola de 1m,00	268,362	48,730	152,489
Ribeirão Preto á Jaguára	191,475	—	—
Ramal de Caldas	76,887	—	—
Igarapava á Uberaba	—	48,730	—
Mogy-mirim a Santos e ramal	—	—	152,489
Sorocabana e Itúana			
Bitola de 1m,00 :			
Prolongamento para Santos	—	—	183,000
S. Paulo Railway			
Bitola de 1m,60 :			
Santos a Jundiahy (b)	139,466	—	—
V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS			
Estado do Pará	306,288	—	—
Bragança			
Bitola de 1m,00	265,638	—	—
Belém á Bragança	233,173	—	—
Ramaes de Pinheiro e outros	32,515	—	—

(a) Decreto n. 10.314, de 8 de julho de 1913. (b) Linha dupla.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
BITOLA DE 0,m60 :				
Ramaes de Benjamin Constant e Prata	40,600	—	—	40,600
stado de Pernambuco	38,156	—	—	38,156
BITOLA DE 1m,20 :				
Recife a Caxangá	25,430	—	—	25,430
BITOLA DE 1m,40				
Recife á Olinda e Beberibe	12,726	—	—	12,726
stado da Bahia	413,484	34,200	—	447,684
BITOLA DE 1m,00	413,484	34,200	—	447,684
Nazareth á Toca da Onça	194,929	—	—	194,929
Ramal de Amargosa	26,735	—	—	26,735
Santo Amaro e ramaes	81,000	11,000	—	92,000
Centro-Oeste da Bahia	52,120	—	—	52,120
Ilhéos á Conquista	(a) 58,700	23,200	—	81,900
stado do Rio de Janeiro	1.104,393	—	—	1.104,393
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00 (b)	933,025	—	—	933,025
Nictheroy a Macuco	178,665	—	—	178,665
Ramal de Macahé	146,532	—	—	146,532
Ramal de Cantagallo	77,612	—	—	77,612
Imbitiba á Miracema	241,830	—	—	241,830
Araruama a Triumpho	40.186	—	—	40,186
Ramal de Magdalena	27,206	—	—	27,206
Campos a Santo Amaro	38,027	—	—	38,027
MPISTA :				
Entroncamento á Atafona	38,762	—	—	38,762
Martins Lage a Colomins	13,427	—	—	13,427
ÃO-PARA' :				
Mauá a S. José do Rio Preto	91,649	—	—	91,649
Areal a Entre Rios	25,648	—	—	25,648
Entre Rios á Ponte do Parahybuna	13,481	—	—	13,481
aricá				
ITOLA DE 1m,00 :				
Porto das Neves a Nilo Peçanha	65,900	—	—	65,900

(a) Até Itabuna. (b) Kilometragem segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Therezopolis				
BITOLA DE 1m,00:				
Piedade á Therezopolis	35,520	—	—	35,
Agricola de Quissamã				
BITOLA DE 1m,00	34,000	—	—	34,
Usina Barcellos a S. Bento				
BITOLA DE 1m,00	22,730	—	—	22,
Usina das Dôres a S. Sebastião				
BITOLA DE 1m,00	11,000	—	—	11,
Ramal do Porto da Madama				
BITOLA DE 1m,00	2,218	—	—	2,
Estado de Minas Geraes	673,941	200,058	85,126	959,
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00	(a) 627,821	122,200	85,126	835,
Ramal de Pirapetinga	31,305	—	—	31,
Ponte Nova ao Manhuassú	(b) 50,969	40,820	85,126	176,
Recreio ao Manhuassú	(c) 187,149	81,380	—	268,
Cysneiros a Paraokena	17,708	—	—	17,
Patrocinio a S. Paulo	20,408	—	—	20,
Cataguazes a Mirahy	35,065	—	—	35,
Sereno a João Pinheiro	12,586	—	—	12,
Travessão á Ligação	155,197	—	—	155,
Guarany á Pomba	27,213	—	—	27,
Furtado de Campos a Juiz de Fóra	65,111	—	—	65,
Sub-ramal de Mar de Hespanha	25,110	—	—	25,
Paraopeba				
BITOLA DE 1m,00	12,000	—	—	12,
Estradas de Ferro Federaes Brazileiras				
BITOLA DE 1m,00:				
Sub-ramal de S. José do Paraiso	34,120	17,858	—	51,97
Paracatú				
BITOLA DE 1m,00				
Martinho Campos a Bom Despacho	—	60,000	—	60,00

(a) Kilometragem segundo a nova medição. (b) Ponte Nova ao Rio Casca. (c) Recreio á Espera Feliz.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Estado de S. Paulo	3.719,109	478,182	—	4.197,291
Paulista	854,712	46,000	—	900,712
BITOLA DE 1m,60	282,022	46,000	—	328,022
Jundiahy a Descalvado	223,773	—	—	223,773
Ramal do Rio Claro	16,875	—	—	16,875
» de Santa Veridiana	41,374	—	—	41,374
Nova Odessa á Piracicaba	—	46,000	—	46,000
BITOLA DE 1m,00	521,822	—	—	521,822
Araraquára a Barretos	205,468	—	—	205,468
Ramal de Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,115	—	—	40,115
BITOLA DE 0m,60	50,868	—	—	50,868
Ramal de Santa Rita	37,028	—	—	37,028
» » Descalvado	13,840	—	—	13,840
Mogyana	1.062,799	26,734	—	1.089,533
BITOLA DE 1m,00	984,799	18,474	—	1.003,273
Campinas a Ribeirão Preto	317,340	—	—	317,340
Ramal de Amparo	48,220	—	—	48,220
» » Soccorro	31,458	—	—	31,458
» » Itapira	50,000	—	—	50,000
» do Pinhal	37,000	—	—	37,000
» de Vargem Grande	20,000	—	—	20,000
» » Mocóca	71,930	—	—	71,930
» » Guaxupé	(a) 44,339	—	—	44,339
» » Santos Dumont	55,000	—	—	55,000
» » Sertãozinho	33,367	6,400	—	39,767
» » Santa Rita do Paraiso	156,335	—	—	156,335
S. Simão a Jatahy	22,600	—	—	22,600
Jatahy a Ribeirão Preto	(b) 97,210	12,074	—	109,284
BITOLA DE 0m,60	78,000	8,260	—	86,260
Ramal de Serra Negra	41,000	—	—	41,000
» » Cravinhos	(c) 21,000	8,260	—	29,260
Sub-ramal de Jandaia	16,000	—	—	16,000
Sorocabana e Itúana				
BITOLA DE 1m,00	842,968	32,260	—	875,228
S. Paulo a Baurú	438,430	—	—	438,430

(a) Inclusive o trecho mineiro; (b) Ligação com a Paulista: Monteiro a Guatapará; (c) Alvareanga á Serrinha.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Tatuhy	21,624	—	—	21,6
» » Tietê	8,069	—	—	8,0
» » Pirajú	25,572	—	—	25,5
» » Porto Martins e Araquá	36,960	—	—	36,9
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,0
Ramal de Jundiahy	43,100	—	—	43,1
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,4
» do Rio Pardo	24,770	—	—	24,7
Itaicy a Campinas	—	32,260	—	32,2
S. Paulo Railway				
Bitola de 1m,00	76,548	31,000	—	107,5
Campo Limpo ás Divisas de Minas	76,548	—	—	76,5
Ramal de Piracaia	—	31,000	—	31,0
S. Paulo a Goyaz				
Bitola de 1m,00	71,642	—	—	71,6
Bebedouro a Monte Azul	30,642	—	—	30,6
Passagem a Viradouro	41,000	—	—	41,0
S. Paulo e Minas				
Bitola de 1m,00 :				
Bento Querino ás raias de Minas	(a) 137,000	—	—	137,0
Itatibense				
Bitola de 1m,00 :				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,0
Araraquára				
Bitola de 1m,00	245,136	34,000	—	279,1
Araráquára a S. José do Rio Preto	228,136	—	—	228,1
Santa Josepha a Ibitinga	(b) 17,000	34,000	—	51,0
Dourado	206,000	13,120	—	219,1
Bitola de 1m,00	82,000	13,120	—	95,1
Ribeirão Bonito a Bariry	82,000	—	—	82,0
Tabatinga a Novo Horizonte	—	13,120	—	13,1
Bitola de 0m,60 :				
Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,0
Funilense (c)				
Bitola de 1m,00 :				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira	52,263	—	—	52,2
Santos a Santo Antonio do Juquiá				
Bitola de 1m,00	(d) 56,000	105,472	—	161,4

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Mesa, Estado de S. Paulo, e mais 31 kilometros até S. Sebastião do Paraiso, Estado de Minas Geraes; b) Cambuhy á Tabatinga; (c) do Estado de S. Paulo; (d) Santos a Itanhaem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal Ferreo Campineiro				
BITOLA DE 0m,60 :				
Campinas a Cabras e ramal	41,444	—	—	41,444
Tramway da Cantareira (a)				
BITOLA DE 0m,60	33,000	10,000	—	43,000
Mercado á Cantareira	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guapira	8,000	10,000	—	18,000
Tramway Electrico de Santo Amaro				
BITOLA DE 1m,05 :				
Domingos de Moraes a Santo Amaro	10,500	—	—	10,500
bitirama a Monte Alto				
BITOLA DE 1m,00	9,000	—	—	9,000
Jaboticabal				
Jaboticabal ao km. 16,100	—	16,100	—	16,100
anto Antonio do Juquiá á Barra				
BITOLA DE 1m,00	—	23,500	—	23,500
Campos do Jordão				
BITOLA DE 1m,00:				
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe	—	46,760	—	46,760
Colonisação Sul Paulista				
BITOLA DE 1m,00 :				
Villa Leopoldina a Paiol do Meio	—	70,733	—	70,733
erús a Pirapora				
BITOLA DE 0m,60	—	22,500	—	22,500
stado do Rio Grande do Sul	26,690	—	—	26,690
BITOLA DE 1m,00 :				
Porto Alegre á Tristeza	11,250	—	—	11,250
inas de S. Jeronymo				
BITOLA DE 1m,00	15,440	—	—	15,440
RESUMO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913				
I — De propriedade e administração da União	3.538,444	1.927,665	835,689	6.301,798
II — » » da União e arrendadas	9.235,217	2.429,355	4.038,738	15.703,310
III — Com garantia de juros, e subvenção kilometrica	3.560,250	394,728	2.063,195	6.018,173
IV — Sem » » »	1.988,017	63,070	415,649	2.476,736
V — Concedidas pelos Estados	6.282,061	712,440	85,126	7.079,627
Total	24.613,989	5.527,258	7.438,397	37.579,644

(a) Do Estado de S. Paulo.

QUADRO N. 1

Extensão e capital garantido

Este quadro, cujo resumo se encontra abaixo, só inclue as linhas administradas pelo Governo da União e as que foram concedidas por elle, quer com garantia de juros ou subvenção kilometrica, quer sem favores pecuniarios.

Estão, portanto, excluidas, as linhas em trafego, construcção e com estudos, concedidas pelos Estados da União. Toda a estatistica refere-se exclusivamente áquellas linhas.

Em 31 de dezembro de 1912, assim se discriminam :

Em trafego :

Estradas da União	11.197,230	kilometros
» concedidas pela União	5.217,008	»
Total.	17.414,238	»

Em construcção :

Estradas da União.	4.483,823	»
» concedidas pela União	967,504	»
Total.	5.451,327	»

Com estudos approvados :

Estradas da União	3.761,826	»
» concedidas pela União	1.169,973	»
		»
Total.	4.931,799	»

Em estudos ou estudadas :

Estradas da União.	6.273,704	»
» concedidas pela União.	1.777,554	»
Total.	8.051.258	»

Resumo geral

Extensão das linhas em trafego.	17.414,238	kilometros
» » » » construcção	5.451,327	»
» » » com estudos approvados. . . .	4.931,799	»
» » » em » ou estudadas . . .	8.051,258	»
Total geral.	35.848,622	»

O capital total garantido pela União, em ouro e em papel, elevava-se a 171.235:781$158, em 31 de dezembro de 1912.

No resumo correspondente ao seguinte quadro ver-se-á o onus que coube ao Governo pela garantia concedida.

QUADRO N. 2

Garantia de juros, responsabilidade do Governo da União em 1912

A despeza com a garantia de juros foi a seguinte :

	Sh. ds
Em ouro	£ 949.592—6—2
» papel.	862:099$524

A garantia papel foi inferior de 260:664$312 á do anno anterior.

Para esse resultado concorreram os saldos das estradas Caxias a Cajazeiras, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Jaguára a Araguary, que ordinariamente apresentavam *deficit ;* e sobretudo os saldos das linhas de Tatuhy a Itararé e Capão Bonito ao porto Tibiriçá, da Sorocabana, que excederam a garantia de juros concedida pelo Governo da União.

Convertida a parte em ouro ao cambio de 16 dinheiros, média do anno, tem-se para onus total do Governo a quantia de 15.105:984$, no exercicio de 1912.

QUADRO N. 3

Custo e capital das companhias concessionarias

A determinação do custo kilometrico das estradas que fazem parte das rêdes das companhias fiscalizadas pelo Governo da União é um problema insoluvel para quem quizer resolvel-o com precisão.

As fontes onde deveriamos haurir os dados não os fornecem e em alguns casos a despeza realizada pelo Governo nas linhas de sua propriedade figura englobada com outras despezas. Todos os resultados deste quadro só como dados approximados da realidade poderão servir. Nas linhas encampadas, que gozavam da garantia de juros em ouro, o custo foi calculado pelo preço de resgate e ao cambio de 12 dinheiros, que era o que vigorava na época em que se fez a operação.

QUADRO N. 4

Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias

A lei orçamentaria de 30 de dezembro de 1891, em seu n. 20, § 4º, art. 8º, tornou obrigatoria a contribuição para as despezas de fiscalização ás companhias que gosam ou não de subvenção.

Para regular o modo pelo qual deve ser executada essa disposição foi promulgado o decreto n. 733, de 9 de fevereiro de 1892.

O onus apurado para as despezas de fiscalização pagas pelo Governo até essa época eleva-se a 2.770:998$205. Com as despezas de garantia de juros tem a União gasto a importancia de 306.558:435$976, até 31 de dezembro de 1912.

QUADRO N. 5

Condições technicas

I. Linhas da União :

	Extensão em kilometro	Raio minimo em metros	Declividade maxima em metros
Bitola de 1m,60.	1.096,640	181,03	0,0125
» » 1m,067	316,660	120,00	0,033
» » 1m,00.	10.056,193	80,16	0,032
» » 0m,76.	727,737	74,96	0,020
Total	12.197,230		

II. Linhas concedidas pela União :

Bitola de 1m,60.	139,466	241,00	0,025
» » 1m,00.	5.077,542	80,00	0,030
Total	5.217,008		

QUADROS NS. 6 E 6 A

Via permanente, obras d'arte, edificios e dependencias

I. Estradas da União :

Não forneceram dados para este quadro as estradas de ferro Central do Brazil e Rio do Ouro.

Linhas principaes com trilhos de aço	8.405,804	kilometros
» » » » » ferro	605,888	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço . . .	361,261	»
» » » » » » » ferro. . .	55,858	»
Apparelhos telegraphicos	809	
Postes.	125.851	
Isoladores	249.675	
Apparelhos telephonicos	256	

II. Estradas concedidas pela União :

Linhas principaes com trilhos de aço	5.192,358	kilometros
» » » » » ferro	22,036	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço . . .	309,784	»
» » » » » » » ferro . . .	14,790	»
Apparelhos telegraphicos	1.025	
Postes.	70.809	
Isoladores	153.230	
Apparelhos telephonicos	251	

QUADRO N. 7

Estações, situação, altitude e data da inauguração

Durante o anno de 1912 foram entregues ao trafego os seguintes trechos :

I. Estradas administradas pela União.

Central do Brazil :

Valença a Tabôas, inaugurado a 1 de março.	11,867	kilometros
Ramal do Morro da Mina, idem	7,320	»

Oeste de Minas :

Carrancas a S. Vicente, inaugurado a 15 de julho. . .	58,874	»
Soledade a Pará, inaugurado a 22 de maio	27,515	»

II. Linhas da União arrendadas :

Madeira-Mamoré :

Ribeirão a Guajará-Mirim, inaugurado a 7 de setembro .	72,000	»

Prolongamento da Sobral :

Pinheiro a Crathéús, inaugurado em 12 de dezembro . .	30,924	»

Great Western :

Grossos á parada do kilometro 15, inaugurado em 5 de dezembro	5,232	»
Parada do kilometro 30 a Rio Branco, inaugurado em 13 de maio	10,662	»
Annel a Paulo Jacintho, inaugurado em 19 de maio . .	11,810	»
Paulo Jacintho a Quebrangulo, inaugurado em 14 de dezembro	20,072	»
Quebrangulo á parada do kilometro 44, inaugurado em 29 de dezembro . , ...	3,079	»

Timbó a Propriá :

Aporá a Barracão, inaugurado em 12 de agosto. . . .	33,299	»

Noroeste do Brazil :

Jupiá ao Rio Verde, inaugurado em 31 de dezembro . .	194,796	»
Porto Esperança a Correntes, inaugurado em 31 de dezembro	278,000	»

Goyaz :

Tigre á Serra do Urubú, inaugurado em 1 de outubro. .	22,922	»

Rêde Sul Mineira :

Guaxupé a Guaranesia, inaugurado em 23 de junho . .	16,000	»
Guaranesia a Catitó, inaugurado em 1 de setembro. . .	11,000	»
Catitó a Itiguassú, inaugurado em 1 de novembro. . .	7,000	»

Victoria a Minas :

Nack a Cachoeira Escura, inaugurado em 30 de dezembro.	19,976	»
Rodeador a Riacho das Varas, inaugurado em 10 de outubro	16,496	»

Leopoldina Railway :

Prolongamento a partir de Alegre.	12,400	»

Prolongamento da Funilense :

Guaiquica a Engenheiro Coelho.	22,000	»

Inaugurado em 2 de julho.

Resumo

Linhas administradas pela União	105,576	kilometros
» da União arrendadas.	716,496	»
» concedidas pela União	70,872	»
Total	892,944	»

QUADROS NS. 8 E 8 A

Material rodante effectivo, em 31 de dezembro de 1912

I. Estradas da União :

Locomotivas	1.236
Carros para passageiros, especiaes	137
» » » de 1ª classe	524
» » » » 2ª »	486
» » » mixtos	126
» Total	1.273
Vagões para correio e bagagem	260
» » animaes	1.199
» » mercadorias, fechados	5.454
» » » , abertos	2.166
» » inflammaveis	95
» platafórmas	1.834
» diversos	296
» lastro	653
Total	11.948

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas	345
Carros para passageiros, especiaes	26
» » » de 1ª classe	117
» » » » 2ª »	155
» » » mixtos	65
Total	363
Vagões para correio e bagagem	105
» » animaes	374
» » mercadorias, fechados	2.179
» » » , abertos	3.078
» » inflammaveis	9
» platafórmas	468
» diversos	144
» de lastro	176
Total	6.533

QUADRO N. 9

Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1912

Este quadro menciona sómente as especificações das locomotivas em serviço nas estradas do Governo da União e nas por elle concedidas.

Convém observar ainda que, por não serem conhecidos os dados de algumas locomotivas, não foi possivel fazer a concordancia deste quadro com os de ns. 8 e 10 os quaes, respectivamente, dão o numero de locomotivas e a sua procedencia.

QUADRO N. 10

Procedencia do material rodante

I. Estradas da União :

Locomotivas :

De procedencia americana	406
» » ingleza	211
» » franceza ou suissa	18
» » belga ou outra	167
Sem procedencia discriminada	434
Total	1.236

As locomotivas cujas procedencias não se pôde discriminar são todas pertencentes á Estrada de Ferro Central do Brazil.

Carros de passageiros :

De procedencia americana	231
» » ingleza	323
» » franceza	43
» » belga ou outra	166
» » brazileira	58
Sem procedencia discriminada	452
Total	1.273

Vagões diversos :

De procedencia americana	1.916
» » ingleza	3.043
» » franceza ou suissa	744
» » belga ou outra	3.415
» » brazileira	2.688
Sem discriminação	142
Total	11.948

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas :

De procedencia americana	171
» » ingleza	147
» » franceza ou suissa	6
» » belga ou outra	21
Total	345

Carros de passageiros :

De procedencia americana	132
» » ingleza	131
» » franceza	14
» » belga ou outra	39
» » brazileira	44
Sem discriminação	3
Total	363

Vagões diversos :

De procedencia americana	1.736
» » ingleza	3.919
» » franceza ou suissa	51
» » belga ou outra	1.033
» » brazileira	768
Sem discriminação	26
Total	6.533

QUADRO N. 11

Pessoal existente em 31 de dezembro de 1912

I. Estradas da União :

Administração central	1.401
Trafego	9.741
Locomoção	9.323
Via permanente	12.591
Total	33.056

II. Estradas concedidas pela União :

Administração central	599
Trafego	5.235
Locomoção	4.442
Via permanente	7.115
Total	17.391

Total geral

Administração central	2.000	ou	3,96 %
Trafego	14.976	»	29,69 %
Locomoção	13.765	»	27,29 %
Via permanente	19.706	»	39,06 %
	50.447		100,00

QUADRO N. 12

Passageiros transportados

I. Estradas da União :

Passageiros de 1ª classe a qualquer distancia	12.646.958
» » 2ª » » » »	25.970.571
Total	38.617.529
Passageiros de 1ª classe a um kilometro	354.489.368
» » 2ª » » » »	554.211.221
Total	908.700.589

donde resulta o percurso médio:

De um passageiro de 1ª classe	23,0 kilometros
» » » » 2ª »	21,3 »
» » » das duas classes	23,5 »

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros de 1ª classe a qualquer distancia.	2.804.950
» » 2ª » » »	6.821.900,5
Total	9.626.850,5
Passageiros de 1ª classe a um kilometro	118.246.953
» » 2ª » » » »	216.550.176,5
Total	334.797.129,5

donde resulta o percurso médio:

De um passageiro de 1ª classe	42,2 kilometros
» » » » 2ª »	31,7 »
» » » das duas classes	34,8 »

QUADRO N. 13

Bagagens, encommendas e animaes

I. Estradas da União :

Bagagens e encommendas a qualquer distancia. . .	190.966,4 toneladas
Idem a um kilometro.	19.280.665,5 »
Idem, percurso médio	100,9 kilometros
Animaes-cabeça, a qualquer distancia.	929.811
Idem a um kilometro.	186.211.050
Idem, percurso médio	200,2 kilometros

II. Estradas concedidas pela União :

Bagagens e encommendas a qualquer distancia. . .	89.071,1 toneladas
Idem a um kilometro.	6.410.915,7 »
Idem, percurso médio	71,9 kilometros
Animaes-cabeça, a qualquer distancia.	557.110
Idem a um kilometro.	75.317.987
Idem, percurso médio	135,2 kilometros

QUADRO N. 14

Detalhe do movimento de passageiros e animaes

I. Estradas da União:

Passageiros a qualquer distancia, pagando.	38.261.970,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	218.816,5
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	136.742,0
Total	38.617.529,0
Passageiros-kilometro, pagando	869.659.668
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	34.077.333
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	4.963.588
Total	908.700.589
Animaes a qualquer distancia, pagando.	924.884
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	3.891
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	1.036
Total	929.811

Animaes-kilometro, pagando	185.258.807
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	697.662
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	254.581
Total	186.211.050

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros a qualquer distancia, pagando	9.386.520,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	103.667
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	136.663
Total	9.626.850,5
Passageiros-kilometro, pagando	319.043.351,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	6.379.611
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	9.374.167
Total	334.797.129,5
Animaes a qualquer distancia, pagando	553.559
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.307
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	244
Total	557.110
Animaes-kilometro, pagando	74.953.422
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	334.014
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	30.551
Total	75.317.987

QUADRO N. 15

Mercadorias transportadas

I. Estradas da União:

Café	99.249,0	toneladas
Borracha	1.681,9	»
Madeiras	53.014,6	»
Matte	55.038,0	»
Assucar	284.589,5	»
Tecidos do paiz	29.908,0	»
Algodão	59.895,7	»
Fumo	36.705,4	»
Cereaes	247.274,0	»
Aguardente	32.464,1	»
Xarque	45.295,7	»
Couros	21.360,4	»
Sal	138.957,3	»
Diversos	2.747.592,7	»
Total	3.853.026,3	»
Numero de toneladas-kilometro	621.529.602,0	»
Percurso médio	161,3	kilometros

II. Estradas concedidas pela União:

Café	972.465,0	toneladas
Madeiras	74.059,4	»
Matte	11.259,7	»
Assucar	120.336,4	»
Tecidos do paiz	4.216,8	»

Algodão	37.847,3	toneladas
Fumo	2.811,5	»
Cereaes	182.320,0	»
Aguardente	12.716,0	»
Xarque	13.347,6	»
Couros	5.606,7	»
Sal	86.377,9	»
Diversos	3.537.214,3	»
Total	5.062.578,6	»
Numero de toneladas-kilometro	475.421.266,0	»
Percurso médio	93,9	kilometros

QUADRO N. 16

Detalhe do movimento de bagagens, encommendas e mercadorias

I. Estradas da União:

Bagagens e encommendas a qualquer distancia, pagando	180.692,3	toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	5.699,2	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	4.574,9	»
Total	190.966,4	»
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando.	17.778.573,9	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	978.160,3	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	523.931,3	»
Total	19.280.665,5	»
Mercadorias a qualquer distancia, pagando.	3.649.971,1	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	35.715,9	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	167.339,3	»
Total	3.853.026,3	»
Mercadorias a um kilometro, pagando.	590.827.691,0	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	7.194.856,0	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	23.507.055,0	»
Total	621.529.602,0	»

II. Estradas concedidas pela União:

Bagagens e encommendas a qualquer distancia, pagando	83.913,3	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	1.125,8	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	4.032,0	»
Total	89.071,1	»
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando.	5.974.454,7	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	120.345,5	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	316.115,5	»
Total	6.410.915,7	»
Mercadorias a qualquer distancia, pagando.	5.017.389,3	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	15.218,4	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	29.970,9	»
Total	5.062.578,6	»
Mercadorias a um kilometro, pagando.	468.840.027,0	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes.	1.194.879,0	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros.	5.386.360,0	»
Total	475.421.266,0	»

QUADRO N. 17

Percurso dos trens e das locomotivas

I. Estradas da União.

Percurso dos trens de passageiros. . . . . : .	8.758.020	kilometros
» » » mixtos	6.958.759	»
» » » de carga	7.816.537	»
Total em serviço do trafego	23.533.316	»
Percurso dos trens de lastro e outros	1.465.418	»
Total	24.998 734	»
Percurso das locomotivas em serviço do trafego . .	27.488.889	»
» » » » » » lastro e outros	2.967.070	»

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos trens de passageiros	3.769.912	kilometros
» » » mixtos. . . . . , . . . ,	2.244.650	»
» » » de carga	6.124.685	»
Total em serviço do trafego.	12.139.247	»
Percurso dos trens de lastro e outros	1.083.818	»
Total.	13.223.065	»
Percurso das locomotivas em serviço do trafego . .	15.568.891	»
» » » » » » lastro e outros	1.354.062	»

Nota. Não estão incluidos : o percurso dos trens de lastro e outros da Central do Brazil, da Madeira-Mamoré e da Santos a Jundiahy ; o percurso dos trens em serviço do trafego, do lastro e outros da Alcobaça á Praia da Rainha e Rezende á Bocaina ; o percurso das locomotivas em serviço do trafego e lastro da Alcobaça á Praia da Rainha, Bananal e Rezende á Bocaina e em serviço do lastro da Madeira-Mamoré.

QUADRO N. 18

Percurso dos vehiculos

I. Estradas da União :

Percurso dos carros de passageiros.	90.469.498	kilometros
» » vagões de mercadorias.	161.351.832	»
» » » » bagagens e encommendas. .	30.248.936	»
» » » » animaes	31.920.207	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do trafego	313.990.473	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do lastro e outros.	8.520.254	»

II. Estradas concedidas pela União :

Percurso dos carros de passageiros	32.772.322	»
» » vagões de mercadorias	134.449.736	»
» » » » bagagens e encommendas .	5.598.761	»
» » » » animaes.	9.433.963	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do trafego.	182.254.782	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do lastro e outros.	8.081.362	»

A este total deve ser accrescentado o percurso total dos vehiculos da estrada de ferro de Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina, de 2.996.202 kilometros, que não pôde ser discriminado.

Não forneceram dados para este quadro as estradas: Alcobaça á Praia da Rainha, Bananal e Rezende á Bocaina.

QUADRO N. 19

Detalhe do percurso dos vehiculos

I. Estradas da União:

Percurso dos carros de 1ª classe	48.511.924	kilometros
» » » » 2ª »	40.531.010	»
» » » mixtos	1.426.564	»
» » vagões de mercadorias	161.351.832	»
» » » » bagagens e encommendas .	30.248.936	»
» » » » animaes.	31.920.207	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego.	313.990.473	»
» » » » » » » lastro e outros	8.529.254	»

II. Estradas concedidas pela União:

Percurso dos carros de 1ª classe	19.091.787	»
» » » » 2ª »	10.736.501	»
» » » mixtos	2.944.034	»
» » vagões de mercadorias	134.449.736	»
» » » » bagagens e encommendas.	5.598.761	»
» » » » animaes	9.433.963	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego.	182.254.782	»
» » » » » » » lastro e outros	8.081.362	»

Nota. Não estão incluidos os percursos das estradas Alcobaça: á Praia da Rainha, Leopoldina e Ramal, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 20

Receitas totaes

I — Estradas da União:

Passageiros	24.346:284$928
Bagagens e encommendas	5.746:937$355
Animaes.	3.134:399$713
Vehiculos	126:689$376
Mercadorias.	47.298:643$686
Telegrammas	496:079$152
Armazenagens	173:444$656
Diversos e eventuaes	2.248:050$229
Receita do trafego.	83.570:529$095
» accessoria	263:578$522
» total	83.834:107$617

II — Estradas concedidas pela União:

Passageiros	13.065:352$775
Bagagens e encommendas	2.990:490$669
Animaes	1.347:303$603
Vehiculos	12:955$690
Mercadorias	49.369:513$800
Telegrammas	515:042$242
Armazenagens	330:369$988
Diversos e eventuaes	1.548:907$112
Receita do trafego	69.179:935$879
» accessoria	178:987$443
» total	69.358:923$322

NOTA — Não estão incluidas as receitas das estradas Bananal, Rezende á Bocaina e Alcobaça á Praia da Rainha.

QUADRO N. 21

Receitas médias

I — Estradas da União:

Passageiros, por kilometro	2:258$887
Bagagagens e encommendas, idem	533$210
Animaes, idem	290$815
Vehiculos, idem	11$754
Mercadorias, idem	4:388$443
Telegrammas, idem	46$027
Armazenagens, idem	16$092
Diversas e eventuaes, idem	208$578
Receita do trafego, idem	7:753$806
» accessoria, idem	24$455
» total, idem	7:778$261

II — Estradas concedidas pela União:

Passageiros, por kilometro	2:338$109
Bagagens e encommendas, idem	535$163
Animaes, idem	241$106
Vehiculos, idem	2$318
Mercadorias, idem	8:834$917
Telegrammas, idem	92$169
Armazenagens, idem	59$122
Diversos e eventuaes, idem	277$184
Receita do trafego, idem	12:380$088
» accessoria, idem	32$031
» total, idem	12:412$119

NOTA — Não estão incluidas as receitas médias das estradas Bananal, Rezende á Bocaina e Alcobaça á Praia da Rainha.

QUADRO N. 22

Despezas totaes

I — Estradas da União:

Administração e direcção geral	5.857:343$558
Telegrapho ou telephone	7.761:439$424
Trafego	13.997:239$024
Locomoção	31.971:587$768
Via-permanente	17.849:760$633
Diversas e eventuaes	1.003:014$964
Despeza do custeio	78.440:385$371
» accessoria	5.312:355$221
» total	83.752:740$592

II — Estradas concedidas pela União:

Administração e direcção geral	2.624:349$965
Telegrapho ou telephone	796:989$732
Trafego	10.499:494$104
Locomoção	18.567:210$727
Via-permanente	14.232:332$922
Diversas e eventuaes	38:217$190
Despeza do custeio	46.758:594$640
» accessoria	952:184$915
» total	47.710:779$555

NOTA — Não estão incluidas as despezas das estradas de ferro do Bananal e de Rezende á Bocaina, que não as forneceram discriminadas.

QUADRO N. 23

Despezas médias

I. Estradas da União :

Administração e direcção geral, por kilometro	543$454
Telegrapho ou telephone, idem	720$119
Trafego, idem	1:298$686
Locomoção, idem	2:966$374
Via-permanente, idem	1:656$129
Diversas, idem	93$061
Custeio, idem	7.277$823
Acccessoria, idem	492$889
Total, idem	7:770$712

II: Estradas concedidas pela União :

Administração e direcção geral, por kilometro	469$640
Telegrapho ou telephone, idem	142$625
Trafego, idem	1:878$936
Locomoção, idem	3:322$693
Via-permanente, idem	2:546$946
Diversas, idem	6$839
Custeio, idem	8:367$679
Accessoria, idem	170$398
Total, idem	8:538$077

Nota — Não estão incluidas as despezas médias, relativas ás estradas Alcobaça á Praia da Rainha, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 24

Resultado do trafego

I. Estradas da União :

Receita total do trafego	83 570:529$095
» » do custeio	78:440:385$371
Saldo	5.130:143$724

II. Estradas concedidas pela União :

Receita total do trafego	69.179:935$879
» » » custeio	46.758:594$640
Saldo	22.421:341$239

Nota — Não estão incluidas as receitas das estradas Alcobaça á Praia da Rainha, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADROS NS. 25 E 26

Principaes dados estatisticos relativos a dois annos consecutivos

Nestes quadros figuram reunidos dados que se encontram em outros, grupados de modo que facil se torne a sua comparação com os correspondentes do anno anterior.

QUADRO N. 27

Substituição do material da via-permanente e do telegrapho

I. Estradas da União :

Trilhos de aço (*a*)	462.659 metros
» » ferro	34.104 »
Chapas de juncção	136.393
Parafusos	764.386
Grampos	1.413.482
Tirefonds	508.740
Material não especificado	55.504 peças
Agulhas	83

Corações	250	
Dormentes de madeira	1 136.423	
» » aço	8.049	
Postes	925	
Fios (*b*)	16.915	metros
Apparelhos telegraphicos	11	
» telephonicos	—	
Lastro de pedra britada	15,259	metros cubicos
» ordinario	1.243,798	»

II. Estradas concedidas pela União :

Trilhos de aço	166.025	metros
» » ferro	—	
Chapas de juncção	65.692	
Parafusos	420.926	
Grampos	1.313.678	
Tirefonds	11.600	
Material não especificado	53.579	peças
Agulhas	177	
Corações	132	
Dormentes de madeira	702.054	
Postes	6.592	
Fios (*c*)	79.896	metros
Isoladores	7.891	
Apparelhos telegraphicos	6	
Lastro de pedra britada	153,109	metros cubicos
» » ordinario	432,802	»

a) Não estão incluidos 6.495 trilhos empregados na Central do Brazil.

b) Não estão incluidos 219,5 kilogrammas de fios.

c) Não estão incluidos 18,0 kilogrammas de fios. Não estão incluidos os dados relativos ás estradas Rio do Ouro, Guaxupé a Itiguassú, Alcobaça á Praia da Rainha, Corcovado, Rezende á Bocaina e Bananal.

DIRETORIA DE ESTATISTICA COMERCIAL
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA NACIONAL

QUADRO N. 1

EXTENSÃO E

N. DE ORDEM		DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENS	
					Em trafego	Em construcçã
1		Madeira-Mamoré — Porto Velho a Guajará-Mirim	Matto-Grosso	Da União	364,133	—
2		Tocantins — Cametá a S. João de Araguaya	Pará e Goyaz	Subvencionada	43,000	15,00
3		S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy	Maranhão	Da União	—	304,49
4		Caxias a Cajazeiras	»	Subvencionada	78,000	—
5		Caxias a Araguaya	» e Goyaz	Não subvencionada	—	—
6		Coroatá ao Tocantis	»	Da União	—	—
7	Rêde Ceará-Piauhy.	Sobral — Camocim á Therezina	Ceará e Piauhy	»	335,236	40,000
8		Prolongamento — Ramal de Campo Maior á Amarração	Piauhy	»	—	—
9		Baturité — Fortaleza a Macapá e prolongamento para o Joazeiro	Ceará e Pernambuco	»	413,482	47,000
10		Ramal de Maranguape	Ceará	»	7,246	—
11		» da Praia	»	»	2,900	—
12		» do Crato	»	»	—	—
13		» » Icó	»	»	—	5,000
14		Fortaleza — Itapipoca	»	»	—	50,000
15		Girau — Cratheús	»	»	—	—
16		Central do Rio Grande do Norte. Natal a Caicó	Rio Grande do Norte	»	100,994	49,006
17	Rêde Great Western	Natal a Itamatahy	Rio Grande do Norte e Parahyba	»	164,660	—
18		Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	Parahyba do Norte	»	185,299	21,921
19		Central de Pernambco. Recife e Flores	Pernambuco	»	269,268	—
20		» » » Ligação com a Recife a Limoeiro	»	»	10,200	—
21		Timbaúha ao Pilar	Pernamhuco e Parabyba	»	39,230	—
22		Recife ao S. Francisco	Pernambuco	»	124,739	—
23		Ligação com a Central de Pernambuco	»	»	6,230	—
24		Sul de Pernambuco e ramal	» e Alagôas	»	193,998	—
25		Central de Alagôas, ramal e prolongamento	Alagôas	»	194,069	—
26		Ribeirão a Cortez (a)	Pernambuco	»	28,657	—
27		Ribeirão a Barreiros (a)	»	»	55,695	—
28		Paulo Affonso	Pernamhuco e Alagôas	»	115,853	—
29		Ramal de Campina Grande	Parahyba	»	80,195	—
30		Recife ao Limoeiro	Pernambuco	Não subvencionada	82,976	—
31		Ramal de Nazareth	»	» »	13,069	—
32		Nazareth a Timbaúha	»	» »	45,010	—
33	Rêde de Viação da Bahia	Bahia ao Joazeiro, prolongamentos e ramaes	Bahia	Da União	575,410	100,000
34		Alagoinhas a Propriá e ramal do Capella	Bahia e Sergipe	»	137,159	302,413
35		Cajueiro ao Sipó e ramal de S. Gonçalo	Bahia	»	—	—
36		S. Felix a Bandeira de Mello e prolongamentos	»	»	254,600	50,000
37		Ramal da Feira de Sant'Anna	»	»	45,060	—
38		» de Olhos d'Agua	»	»	13,400	—
39		» » S. Gonçalo	»	»	3,600	—
40		Bahia e Minas e prolongamentos	Bahia e Minas	»	376,270	—
41	Victoria a Minas	Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira	Espirito Santo e Minas	Subvencionada	443,1[illegible]9	48,000
42		Curralinho a Diamantina	Minas Geraes	»	84,595	62,920

CAPITAL GARANTIDO

Quadro n. 1

KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com tudos rovados	Em estudos ou estudadas	Total					
—	—	364,133	—	—	41.911:179,960	Capital reconhecido pelo Governo.	1
126,200	307,911	492,111	4.744:791$736	6 o/o	4 744:791$736		2
—	70,145	374,635	—	—	15.521:793,063		3
—	—	78,000	2.214:774$667	6 o/o	2.214:774$607		4
182,720	—	182,720	—	—	—		5
—	560,000	560,000	—	—	422:620$000		6
287,260	—	662,496	—	—			7
148,000	156,468	304,468	—	—			8
169,577	480,000	1.110,059	—	—			9
—	—	7,246	—	—	38.156:414$800		10
—	—	2,900	—	—			11
53,600	—	53,600	—	—			12
40,768	—	45,768	—	—			13
84,560	—	134,560	—	—			14
67,000	150,220	217,220	—	—			15
—	71,833	221,833	—	—	12.689:706$030		16
—	—	164,660	—	—			17
113,651	—	320,871	—	—			18
—	187,107	456,375	—	—			19
—	—	10,200	—	—			20
—	—	39,230	—	—			21
—	—	124,739	—	—			22
—	—	6,230	—	—	168.669:000$000	O capital total empregado representa apenas uma approximação, visto como não é conhecida a despeza feita pela União com algumas linhas concluidas pela Companhia.	23
—	—	193,908	—	—			24
—	32,881	223,950	—	—			25
—	—	28,657	—	—		*a*) Reverterá, findo o arrendamento, para o Governo da União mediante indemnização.	26
—	—	55,695	—	—			27
—	—	115,853	—	—			28
—	—	80,196	—	—			29
—	—	82,976	—	—	5.000:000$000	Trechos que gozavam de garantia de juros.	30
—	—	13,069	—	—			31
—	—	45,010	—	—	1.817:763$000	Idem, idem.	32
659,440	—	934,830	—	—			33
—	—	439,582	—	—			34
113,482	—	113,482	—	—			35
948,000	190,500	1.143,100	—	—	93.481:731$200		36
—	—	45,060	—	—			37
—	—	13,400	—	—			38
—	—	3,600	—	—			39
912,400	172,427	1.261,097	—	—			40
42,982	—	734,141	32.870:896$000	6 o/o	22.890:254$900		41
—	—	147,516			2.684:565$000		42

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENS	
					Em tráfego	Em construcç
43	Leopoldina Railway	Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina. . .	Minas Geraes	Não subvencionada	381,922	—
44		Ramal de Sumidouro	Rio de Janeiro e Minas Geraes .	» »	91,889	—
45		Macahé a Glycerio	Rio de Janeiro.	Subvencionada. .	43,398	—
46		Triumpho a Manoel de Moraes.	» » »	» . .	50,767	—
47		Carangola . Campos a Porciuncu'a.	» » »	Não subvencionada	169,204	—
48		Carangola . Itaperuna a Patr. cinio	» » »	» »	33,535	—
49		Carangola . Murundú a Santo Eduardo. . . .	» » »	» »	20,626	—
50		Santo Eduardo a Moniz Freire.	Rio e Espirito Santo	Subvencionada. .	92,670	—
51		Caravellas . Cachoeiro á Espera Feliz	Espirito Santo e Minas	Não subvencionada	61,040	85,13
52		Caravellas . Ramal de Castello.	» »	» »	21,425	—
53		Sul do Espirito Santo. Victoria a Itapemirim. .	» »	» »	158.856	—
54		Praia Formosa a Entroncamento.	Districto Foderal e Rio	» »	48,936	5,59
55		Capivary a Cabo Frio.	Rio de Janeiro	» »	—	—
56	Prolongamento de Maricá. Nilo Peçanha a Iguaba Grande . .		» » »	Da União	—	64,18
57	» » Itabapoana. Boa Vista a Bom Jesus		Espirito Santo.	Subvencionada. .	—	15,60
58	Villa Nova a Cardoso Moreira e ramal para Campos.		Rio de Janeiro.	» . .	—	—
59	Corcovado.		Districto Federal.	Não subvencionada	3,840	—
60	Central do Brazil	Bitola 1m,60.	Districto Federal, Rio, S. Paulo e Minas	Da União	965,517	246,00
61	Central do Brazil	Bitola 1m,00	Districto Federal, Rio, S. Paulo e Minas	»	1.060,536	444,00
62	Rio do Ouro		Districto Federal e Rio.	»	126,705	—
63	Oéste de Minas	Bitola de 0m,76.	Minas Geraes	»	727,737	42,50
64	Oéste de Minas	Bitola de 1m.00.	Minas e Rio de Janeiro	»	577,925	335,30
65	Goyaz . . .	Formiga a Goyaz.	Minas e Goyaz	»	173,484	4'5,51
66	Goyaz . . .	Ramal do Araguary	Goyaz e Minas.	»	52,323	63,995
67	Goyaz . . .	» » Uberaba	Minas Geraes	»	—	225,000
68	Rêde Sul Mineira	Cruzeiro a Montebello.	S. Paulo e Minas.	»	360,435	—
69	Rêde Sul Mineira	Guaxupé á Santa Rita de Cassia	Minas Geraes.	»	34,000	66,640
70	Rêde Sul Mineira	» » Monte Bello.	» »	»	—	74,700
71	Rêde Sul Mineira	Ramal de Campanha.	» »	»	85,970	—
72	Rêde Sul Mineira	» » Alfenas	» »	»	7,573	—
73	Rêde Sul Mineira	» » Passos	» »	»	—	—
74	Rêde Sul Mineira	» » Lavras.	» »	Não subvencionada	—	40,000
75	Rêde Sul Mineira	» da Barra.	Rio de Janeiro e Minas	Da União *(b)*. . .	324,728	—
76	Rêde Sul Mineira	» de Sapucahy	Minas Geraes	» *(b)*. . .	269,529	—
77	Uberaba á Villa Platina		» »	»	—	—
78	Lorena a Itajubá		S. Paulo e Minas	»	20,000	—
79	Santos a Jundiahy		» »	Não subvencionada	139,466	—
80	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao porto Tibiriçá	» »	Subvencionada. .	217,893	75,280
81	Sorocabana e Ituana	Tatuby a Itararé	» »	» . .	250,047	—
82	Sorocabana e Ituana	Prolongameuto para Santos.	» »	Não subveucionada	—	—
83	Paulista . .	Rio Claro a Araraquara	» »	» »	127,486	—
84	Paulista . .	Ramal do Jahú	» »	» »	143,211	—
85	Paulista . .	» » Baurú	» »	» »	38,178	—
86	Paulista . .	Rio Claro a Ityrapina.	» »	» »	—	—

KILOMETROS Com estudos aprovados	Em estudos ou a estudadas	Total	CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
—	—	381,922	—	—	15.389:252$000		43
—	—	91,889	—	—	3.706:312$000		44
—	—	43,398	1.196:805$890	6 o/o	1.196:805$890		45
—	—	50,767	1.543:200$000	6 o/o	1.543:200$000		46
—	—	169,204	—	—			47
—	—	33,536	—	—	6.856:156$600		48
—	—	20,636	—	—			49
—	—	92,670	2.796:900$000	6 o/o	4.770:061$320		50
—	—	146,177	—	—	9.062.365$700		51
—	—	21,425	—	—			52
—	—	158,853	—	—	16.179:611$700		53
—	—	54,559	—	—	6.498:330$800	Capital empregado na linha, sua reconstrucção, duplicação e variante.	54
54,160	—	54.160	—	—	13:471$500		55
—	—	64,186	—	—	1.400:662$700		56
—	—	15,600	15:000$ por kilm.	—	—		57
—	20,000	20,000	15:000$ por kilm.	—	—	Companhia Amparo Industrial.	58
—	—	3,840	—	—	712:000$000	Capital empregado na linha primitiva.	59
—	—	1.211,517	—	—			60
160,000	2.650,000	4 314,536	—	—	296.882:203$000		61
—	—	426,705	—	—	3.745:535$260		62
—	—	770,237	—	—	—		63
—	—	913,205	—	—	—		64
509,157	—	1.138,157	—	—			65
—	—	116,318	—	—	20.817:383$000		66
45,083	—	270,083	—	—			67
—	—	330,435	—	—			68
51,514	—	152,154	—	—			69
—	—	74,700	—	—	43.296:735$500	A cargo da Companhia Mogyana.	70
—	41,400	127,370	—	—		Idem. idem.	71
—	43,300	50,878	—	—			72
125,968	—	125.968	—	—		A cargo da Companhia Mogyana.	73
52,492	—	92,492	—	—	774:471$368		74
—	—	324,72[illegible]	—	—	44.782:253$000	(b) Reverterão ao dominio da União findo o prazo do arrendamento.	75
—	—	269,529	—	—			76
108,000	167,423	275,423	—	—	298:816$800		77
64,366	—	84.366	—	—	3.621:780$000		78
—	—	139,466	—	—	69.651:300$000		79
—	319,546	612,722	6.540:000$000	6 o/o	14.970:745$000		80
—	—	250,047	7.500:000$000	6 o/o	13.461:237$000		81
183,000	—	183,000	—	—	—		82
—	—	127,486	—	—			83
—	—	143,211	—	—	45 131:420$000	Capital reconhecido pelo Governo já reduzido a moeda nacional, a diversos cambios.	84
—	—	33,178	—	—			85
40,340	—	40,340	—	—			86

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃ	
					Em trafego	Em construcç
87	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára	S. Paulo	Não subvencionada	191,475	—
88		Ramal de Caldas	S. Paulo e Minas	»	76,837	—
89		Igarapava a Uberaba	» » »	»	—	48,67
90		Jaguára a Araguary	» » »	Subvencionada	281,104	—
91		Mogymirim a Santos e ramal	S. Paulo	Não subvencionada	—	—
92	Noroeste do Brazil	Baurú a Itapura	»	Subvencionada	436,480	—
93		Itapura a Corumbá	S. Paulo e Matto Grosso	Da União	493,740	467,04
94	Funilense. Carlos Botelho a Engenheiro Coelho		S. Paulo	Subvencionada	35,000	7,00
95	Bananal. Saudade e Bananal		Rio e S. Paulo	Não subvencionada	28,000	—
96	Rezende á Bocaina		» »	»	38,810	—
97	Dourado. S. João das Tres Barras a Tieté e ramal de Jabú		S. Paulo	Subvencionada	19,000	70,00
98	Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro		»	»	—	19,50
99	Rede Paraná-Santa Catharina	Itararé ao Uruguay e ramaes	S. Paulo, Paraná e Santa Catbarina	»	833,131	102,50
100		S. Francisco ao Iguassú	Santa Catharina e Paraná	»	93,156	369,16
101		Paraná. Linha tronco e ramaes	Paraná	Da União	416,995	44,98
102		Norte do Paraná	»	»	43,397	—
103		D. Thereza Christina	Santa Catbarina	»	118,096	—
104		Santa Catharina	» »	»	69,700	—
105	Compagnie Auxiliaire	Porto-Alegre á Uruguayana e ramal do Paredão	Rio Grande do Sul	»	766,238	—
106		Santa Maria a Marcellino Ramos	» » » »	»	531,333	0,87
107		Cacequy a Rio Grande	» » » »	»	490,037	—
108		Neustadt á Taquára	» » » »	»	53,002	—
109		Montenegro a Caxias	» » » »	»	116,591	—
110		Couto á Santa Cruz	» » » »	»	30,311	—
111		Saycan á Sant'Anna do Livramento	» » » »	»	156,307	2,256
112		Linha da Margem de Taquary a Bagé	» » » »	»	2,108	—
113		Ramal fluvial de Pelotas	» » » »	»	2,718	—
114		Linha da Costa do Mar	» » » »	»	17,281	—
115	Quarahim a Itaquy		» » » »	Subvencionada	175,597	—
116	Itaqui a S. Borja		» » » »	Da União	—	123,870
117	Cruz Alta a Santo Angelo		» » » »	»	53,000	51,548
118	S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja		» » » »	»	—	417,574
119	Basilio a Jaguarão		» » » »	»	—	113,635
120	S. Sebastião a Livramento		» » » »	»	—	159,900
121	Alegrete a Quarahim		» » » »	»	—	117,600
122	Pelotas ás colonias de S. Lourenço		» » » »	Subvencionada	—	—
123	Minas de S. Jeronymo		» » » »	Não subvencionada	15,440	—
	Totaes				17.414,238	5.451,327

KILOMETROS			CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
Com estudos provados	Em estudos ou estudadas	Total					
—	—	191,475	—	—	6.153:857$750		87
—	—	76,887	—	—			88
—	—	48,674	—	—	819:185$226		89
—	—	281,104	8.430:000$000	6 %	8.430:000$000		90
152,489	—	152,489	—	—	565:237$200		91
—	—	436,480	13.094:400$000	6 %	15.856:120$664		92
—	—	965,786	—	—	33.992:703$845		93
—	—	42,000	15:000$ por kil.	—	—		94
—	—	28,000	—	—	—		95
—	—	38,810	—	—	—		96
—	—	89,000	15:000$ por kil.	—	—		97
—	40,500	60,000	15:000$ por kil.	—	—		98
—	365,608	1.351,239	75.901:904$444	6 %	61.520:071$270		99
—	723,989	1.189,313		6 %	34.222:749$800		100
—	—	461,978	—	—	25.039:236$000		101
—	200,000	243,397	—	—	—		102
—	—	118,096	—	—	5.609:298$000		103
—	1.100,000	1.169,700	—	—	5.665:392$500		104
—	—	766,238	—	—	201.835:798$600	O capital gasto pelo Governo da União até a época do arrendamento monta a 45.201:700$170.	105
—	—	535,209	—	—			106
—	—	490,037	—	—			107
—	—	53,002	—	—			108
—	—	116,591	—	—			109
—	—	30,311	—	—			110
—	—	153,563	—	—			111
—	—	2,108	—	—			112
—	—	2,718	—	—			113
—	—	17,281	—	—			114
—	—	175,597	6.000:000$000	6 %	8.540:916$482		115
—	—	123,870	—	—	5.966:061$280		116
—	—	104,548	—	—	2.966:294$914	Sob a administração do Ministerio da Guerra.	117
—	—	417,574	—	—	1.906:079$414		118
—	—	113,635	—	—	786:821$171		119
—	—	159,900	—	—			120
—	—	117,600	—	—			121
35,590	—	135,590	—	—	—		122
—	—	15,440	—	—	—		123
31,799	8.051,258	35.848,622					

Quadro n. 2

GARANTIA DE JUROS — RESPONSABILIDADE DO GOVERNO DA UNIÃO EM 1912, NA EUROPA E NO BRAZIL

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAPITAL FIXADO	CAPITAL DESPENDIDO OU DEPOSITADO	TAXA	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPEZA	GARANTIA INTEGRAL	QUANTIA PAGA NA EUROPA	ONUS EFFECTIVO
I — COM GARANTIA EM OURO									
				Kilometros					
Alcobaça á Praia da Rainha	—	Frs. 13.312.500	6 %	45,000	—	—	£ 31.950-0 - 0	£ 31.950- 0- 0	£ 31.950- 0- 0
Victoria a Minas: Victoria á Sant' Anna dos Ferros e ramal de Itabira	Frs. 3.394.433	Frs. 89.729.256	6 %	443,159	1.401:212$455	1.374:232:494	£ 223.496-17- 0	£ 223.496-17- 0	£ 223.496-17- 0
Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	—		6 %	84,596	88.438$100	183:371$372			
Goyaz — Formiga ao kilometro 200	—	Frs. 21.246.458	6 %	173,484	248:894$269	481:510$384	£ 50.991-10- 0	£ 50.991-10- 0	£ 50.991-10- 0
Noroeste — Baurú á Itapura	—	Frs. 37.631.728	6 %	436,320	807:408$680	1.305:502$340	£ 90.316- 2- 1	£ 90.316- 2- 1	£ 90.316- 2- 1
S. Paulo-Rio Grande: Itararé ao Uruguay	£ 1.519.769- 5- 0	£ 7.019.195-0- 0	6 %	883,131	3.161:758$297	3.694:375$967	£ 512.337-17- 1	£ 512.337-17- 1	£ 512.337-17- 1
S. Paulo-Rio Grande: S. Francisco ao Ignassú	—			96,156	180:530$371	272:811$513			
Quarahim a Itaquy	£ 675.000- 0- 0	—	6 %	175,597	401:766$049	414:517$877	£ 40.500- 0- 0	£ 43.340- 0- 0	£ 40.500- 0- 0
				2.337,443					(1) £ 949.592-6- 2
II — COM GARANTIA EM PAPEL									
Alcobaça á Praia da Rainha	757:987$200	—	6 %	—	—	—	45:479$232	—	45:479$23
Caxias a Cajazeiras	2.165:495$912	49:278$605	6 %	78,000	132:856$769	110:549$221	132:886$470	—	110:578$922
Leopoldina Railway: Barão de Araruama (prolongamento)	—	1.543:200$000	6 %	51,440	132:539$992	185:309$396	92:592$000	—	92:592$000
Leopoldina Railway: Central de Macahé	—	1.196:805$897	6 %	42,614	67:440$338	108:859$420	71:808$353	—	71:808$353
Leopoldina Railway: Santo Eduardo a Itapemirim	—	2.796:900$000	6 %	92,669	403:378$953	375:635$529	167:814$600	—	140:070$576
Mogyana - Jaguára a Araguary	—	8.430:000$000	6 %	281,104	1.356:754$595	1.252:525$036	505:800$000	—	401:570$441
Sorocabana e Ituana: Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	—	6.540:000$000	6 %	217,966	1.603:773$290	840:701$966	392:400$000	—	—
Sorocabana e Ituana: Tatuhy a Itararé	—	7.500:000$000	6 %	250,007	1.738:483$400	998:657$785	450:000$000	—	—
				1.013,800					862:099$521

(1) Total em ouro e ao par, convertido ao cambio de 16 d. por mil réis, representa a importancia de 14.243:884$500.

QUADRO N. 3

CUSTO E CAPITAL DA

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS COMPANHIAS	EXTENSÃO TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912			CUSTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912			
		Em trafego	Média em trafego	Em construcção	Da parte em trafego	Por kilometro	Da parte em construcção	Com garan
		Kilometros	Kilometros	Kilometros				
1	Madeira—Mamoré Railway.	364,281	364,281	—	41.911:179$960	115:051$780	—	—
2	Estradas de Ferro do Norte do Brazil.	45,000	45,000	13,000	(a) 7.316:171$430	—	—	4.699:312
3	Geral de Melhoramentos no Maranhão	78,000	78,000	—	2.214:774$517	28:394$544	—	2.214:774
4	Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias. .	—	—	304,490	—	—	15.526:325$150	—
5	South American Railway Construction	758,864	758,864	104,000	31.435:232$137	41:416$642	7.280:377$094	—
6	Viação e Construcção.	100,944	100,944	86,891	(a) 12.689:703$000	—	—	—
7	Great Western of Brazil Railway . .	1.609,059	1.553,364	21,921	170.463:420$139	105:943$700	2.558:094$338	—
8	Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien	1.405,539	1.405,539	150,000	67.193:898$000	47:790$700	11.089:893$800	—
9	Estrada de Ferro Victoria a Minas. .	527,755	495,055	110,920	25.839:771$200	48:938$900	4.050:872$600	32.870:893
10	Leopoldina Railway.	2.763,513	2.577,835	237,527	—	—	—	(b) 5.536:905
11	Estrada de Ferro de Goyaz.	226,171	205,055	333,995	13.343:125$000	59:062$500	7.469:257$930	7.500:000
12	Estrada de Ferro Noroeste do Brazil.	436,320	436,320	—	15.856:129$664	36:340$580	—	13.089:600
13	Estrada de Ferro Sorocabana	1.309,709	1.309,709	75.280	90.184:188$436	68:842$890	(c) 1.258:338$828	14.040:000
14	Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.	1.150,876	1.150,876	48,000	123.899:170$778	107:644$800	317:791 293	—
15	S. Paulo Railway.	139,466 76,548	139,466 76,548	— 22,000	128.976:463$000 3.609:038$100	924:562$400 47:115$380	— 1.723:040$780	— —
16	Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.	1.562,055	1 512,115	48,730	103.793:057$444	66:452$020	827:804$226	8.430:000
17	Estradas de Ferro Federaes Brazileiras.	1.082,240	1.048,240	61,830	88.078:988$500	81:403$870	2.464:631$400	—
18	Rio de Janeiro Tramway Light and Power.	3,824	3,824	—	(e)	—	—	—
19	Chémins de Fer des États Unis du Brésil.	65,900	65,900	64,186	—	—	1.400:662$700	—
20	Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	979,287	979,287	471,668	65.942:321$565	67:337$074	16.110:669$800	75.901:940
21	Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil.	2.168,927	2.168,927	3,134	201.835:798$600	93:054$800	—	—
22	Brazil Great Southern Railway . . .	175,597	175,597	—	8.540:916$482	48:666$190	—	6.000:000

(a) Está incluido o custo da construcção.
(b) Capital que gosa da garantia de juros de 6 %, paga em papel pelo Governo da União.
(c) Inclusive a despeza com os estudos do prolongamento de toda a linha até o porto Tibiriçá.
(d) O Estado de Minas paga juros de 6 % sobre o capital de 12.934:000$000.
(e) A' Companhia pertence a estrada de ferro do Corcovado, trafegada por locomotivas electricas.

MPANHIAS CONCESSIONARIAS

Quadro n. 3

CAPITAL DAS COMPANHIAS			FORMAÇÃO DO CAPITAL					N. DE ORDEM
a	Sem garantia	Total	Em acções integralizadas	Em acções não integralizadas	Em debentures	Não consolidado	Total	
	20.141:000$000	20.141:000$000	18.310:000$000	—	1.831:000$000	—	20.141:000$000	1
/o	11.690:270$017	16.389:582$547	—	8.750:000$000	7.639:582$547	—	16.389:582$547	2
/o	985:225$483	3.200:000$000	3.200:000$000	—	—	—	3.200:000$000	3
	2.000:000$000	2.000:000$000	2.000:000$000	—	—	—	2.000:000$000	4
	5.850:000$000	5.850:000$000	4.000:000$000	—	1.850:000$000	—	5.850:000$000	5
	2.000:000$000	2.000:000$000	2.000:000$000	—	—	—	2.000:000$000	6
	35.600:000$000	35.600:000$000	17 800:000$000	—	17.800:000$000	—	35.600:000$000	7
	—	—	—	—	—	—	—	8
/o	20.079:104$000	52.950:000$000	14.120:000$000	—	38.830:000$000	—	52.950:000$000	9
/o	110.297:141$666	115.834:046$666	50.583:913$333	—	65.250:133$333	—	115.834:046$666	10
/o	11.288:288$000	18.788:288$000	10.000:000$000	—	8.788:288$000	—	18.788:288$000	11
/o	15.442:900$000	28.532:500$000	10.000:000$000	—	18.532:500$000	—	28.532:500$000	12
/o	22.009:377$778	36.049:377$778	18.271:600$000	—	17.777:777$778	—	36.049:377$778	13
	98.662:222$220	98.662:222$220	80.000:000$000	—	18.662:222$220	—	98.662:222$220	14
	132 585:500$000	132 585:500$000	66.292:750$000	—	66.292:750$000	—	132.585:500$000	15
/o	109.070:000$000	117.500:000$000	80.000:000$000	—	37.500:000$000	—	117.500:000$000	16
	(d) 49.660:800$000	49.660:800$000	20.000:000$000	—	29.660:800$000	—	49.660:800$000	17
	—	—	—	—	—	—	—	18
	—	—	—	—	—	—	—	19
/o	28.119:606$500	104.021:510$500	8.825:000$000	—	95.196:510$500	—	104.021:510$500	20
	40.242:000$000	40.242:000$000	14.649:500$000	—	25.592:500$000	—	40.242:000$000	21
o	2.540:916$482	8.540:916$482	3.111:111$111	—	3.902:222$222	603:511$111	7.616:844$444	22

Quadro n. 4

DESPEZA DE FISCALIZAÇÃO E AUXILIOS PRESTADOS ÁS COMPANHIAS

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912 — Em trafego — Total	Em trafego — Média	Em construcção	TOTAL DESPENDIDO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1912 COM A FISCALIZAÇÃO	QUANTIAS PAGAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1912 PELA GARANTIA DE JUROS	OBSERVAÇÕES
	Kilometros	Kilometros	Kilometros			
Caxias á Cajazeiras	78,000	78,000	—	8:159$134	2.519:355$280	
Natal á Nova Cruz	121,000	121,000	—	184:868$696	8.286:903$060	Ao par.
Conde d'Eu	163,753	163,753	—	149:178$973	8.703:698$420	Idem.
Recife a Limoeiro	141,055	141,055	—	171:957$288	6.222:244$820	
Recife a S. Francisco	124,739	124,739	—	460:030$269	33.319:415$220	Inclusive differenças de cam e agentes financeiros.
Central de Alagôas	88,000	88,000	—	179:371$409	6.482:734$550	
Ramal de Viçosa	62,000	62,000	—	—	881:071$130	
Bahia a S. Francisco	123,340	123,340	—	473.224$161	66.811:483$620	Inclusive differenças de cam e agentes financeiros.
Ramal de Timbó	83,021	83,021	—	—	4.823:774$000	
Central da Bahia	316,660	316,660	—	37:389$140	22.417:770$440	
Leopoldina Railway — Central de Macahé	43,512	43,512	—	4:790$500	1.668:334$262	
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	51,440	—	7:525$800	1.744:339$246	
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	223,242	223,242	—	192:239$776	8.552:045$172	
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	92.669	92,669	—	—	2.906:268$500	
Minas e Rio	170,000	170,000	—	124:347$888	20.581:364$960	
Muzambinho (ramal da Campanha)	85,970	85,970	—	49:739$473	1.649:572$440	
Sorocabana e Ituana	467,943	467,943	75,280	9:483$870	3.838.054$430	
Mogyana (Ribeirão Preto a Araguary e ramal)	549,466	549,466	—	54:009$530	13.021:095$500	Deduzida a importancia já reembolsada.
Paraná	416,955	416,955	—	185:073$140	7.559:638$000	Ao par.
D. Thereza Christina	118,096	118,096	—	141:532$700	7.766:249$800	Idem.
Santa Maria ao Uruguay	355,602	355,602	—	14:934$058	4.910:550$250	Idem.
Rio Grande a Bagé	283,000	283,000	—	186:092$900	19.039:296$300	Idem.
Quarahim a Itaquy	175,597	175,597	—	137:019$500	9.954:617$200	Idem.
S. Paulo — Rio Grande	979,287	979,287	454,451	—	23.324:195$600	Idem.
Victoria á Minas	527,758	494,946	106,000	—	9.695:355$150	Idem
S. Gabriel a S. Sebastião	91,689	91,689	—	—	1.037:714$546	
Noroeste do Brazil (Baurú a Itapura)	436,320	436,320	—	—	5.083:587$600	Ao par.
Alcobaça á Praia da Rainha	42,940	42,940	19,400	—	1.517:613$850	Idem.
Goyaz	173,843	153,054	26,152	—	2.235:092$630	Idem.
Totaes	6.586,902	6.538,296	681,283	2.770:998$205	306.558:435$976	

QUADRO N. 5

CONDIÇÕE

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912	BITOLA	EXTENSÃO				
				Linhas principaes	Ramaes	Linhas accessorias	Desvios	Prolongamentos
								I — DA
		Kiloms.	Ms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.
1	Madeira-Mamoré	364,281	1,00	364,281	—	—	—	—
2	Baturité. Fortaleza ao Iguatú e ramaes	423,628	1,00	413,482	10,146	—	13,647	—
3	Sobral. Camocim a Cratheús	335,286	1,00	335,286	—	1,076	6,978	—
4	Central do Rio Grande do Norte	(a) 190,835	1,00	190,835	—	—	—	—
5	Great Western — Natal a Itamatahy	164,620	1,00	164,620	—	2,182	1,866	—
6	Great Western — Conde d'Eu	185,299	1,00	185,299	—	—	11,451	—
7	Great Western — Recife a S. Francisco	130,961	1,00	124,739	6,222	3,301	8,812	—
8	Great Western — Central de Pernambuco	269,268	1,00	269,268	—	8,520	4,272	—
9	Great Western — Sul de Pernambuco	193,908	1,00	146,420	47,488	6,286	6,930	—
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal	194,069	1,00	128,769	65,300	2,467	7,463	—
11	Great Western — Paulo Affonso	115,853	1,00	115,853	—	—	6,018	—
12	Great Western — Riheirão a Cortez	28,657	1,00	28,657	—	—	0,952	—
13	Viação da Bahia — Bahia a Alagoinhas	123,340	1,60	123,340	—	—	18,863	—
14	Viação da Bahia — Alagoinhas a Joazeiro	452,310	1,00	452,310	—	13,578	8,396	—
15	Viação da Bahia — Alagoinhas a Propriá	(b) 426,891	1,00	426,891	—	—	—	—
16	Viação da Bahia — Central da Bahia	316,660	1,067	255,000	64,660	2,160	12,900	—
17	Viação da Bahia — Bahia e Minas	376,270	1,00	376,270	—	—	—	—
18	Central do Brazil — Bitola larga	973,300	1,60	886,123	76,715	10,461	—	—
19	Central do Brazil — Bitola estreita	1.059,202	1,00	750,339	304,424	4,439	—	—
20	Rio do Ouro	126,335	1,00	59,900	66,435	9 215	6,304	—
21	Rêde Sul-Mineira — Cruzeiro a Montehello	360,435	1,00	360,435	—	1,621	20,357	—
22	Rêde Sul-Mineira — Guaxupé a Itiguassú	33,515	1,00	—	—	—	1,009	33,515
23	Rêde Sul-Mineira — Ramal da Campanha	85,970	1,00	—	—	—	1,578	—
24	Rêde Sul-Mineira — » de Alfenas	7,578	1,00	—	—	—	0,355	—
25	Rêde Sul-Mineira — Soledade a Sapucahy	269,529	1,00	269,529	—	—	5,532	—
26	Rêde Sul-Mineira — » » Passa-Tres	324,728	1,00	324,728	—	—	8,428	—
27	Oéste de Minas — Bitola de 0m,76	727,737	0,76	601,800	125,937	—	21,786	—
28	Oéste de Minas — » » 1m,00	577,995	1,00	550,394	27,601	—	7,[illegible]32	—
29	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.169,094	1,00	765,222	1.403,872	—	160,844	—
30	Goyaz — Formiga a Urubú	173,848	1,00	173,848	—	—	5,940	—
31	Goyaz — Araguary a Engenheiro Bethout	52,323	1,00	52,323	—	—	—	—
32	Cruz Alta a Ijuhy	49,405	1,00	49,405	—	—	—	—
								II — CONCEDIDA
33	Tocantins. Alcobaça á Praia da Rainha	53,300	1,00	55,500	2,800	—	1,650	—
34	Caxias á Cajazeiras	78,000	1,00	78,000	—	0,480	2,220	—
35	Great-Western. Recife a Limoeiro e Timbaúba	270,422	1,00	157,199	113,223	18,792	7,191	—

(a) Em trafego está somente a extensão de 100,854 kilometros. (Natal á Parada Cardoso).
(b) » » » » » » » 137,169 » (Alagoinhas a Barracão).

TECHNICAS

Quadro n.5

Via singela	Via dupla	PLANTA: Alinhamentos: Rectos	Alinhamentos: Curvos	Em % da extensão total: Rectos	Em % da extensão total: Curvos	Curva: Raio minimo	Curva: Extensão	PERFIL: Nivel	PERFIL: Rampa e contra-rampa	Em % da extensão total: Nivel	Em % da extensão total: Rampa e contra rampa	DECLIVIDADE: Maxima	DECLIVIDADE: Extensão	NUMERO DE ORDEM
UNIÃO														
Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
64,281	—	281,716	82,565	77,33	22,67	191,07	4,180	115,403	248,878	31,67	68,33	0,012	0,520	1
23,628	—	255,388	168,240	60,28	39,72	101,28	1,131	171,373	252,255	40,45	59,55	0,020	1,191	2
35,286	—	194,976	140,310	58,20	41 80	181,03	—	125,422	209,864	37,44	62,56	0,018	—	3
90,835	—	145,924	44,911	76,46	23,54	119,82	—	93,160	97,675	48,82	51,18	0,018	—	4
64,620	—	118,342	46,278	71,89	28,11	110,00	8,420	48,620	116,000	29,53	70,47	0,025	24,310	5
85,299	—	119,416	65,883	64,44	35,56	100,00	0,246	56,967	128,332	30,74	69,26	0,023	1,800	6
130,961	—	75,010	55,951	57,27	42,73	150,00	0,162	30,765	100,196	23,49	76,51	0,017	1,342	7
269,268	—	167,613	101,655	62,24	37,76	120,00	0,080	110,073	159,195	40,88	59,12	0,023	—	8
193,908	—	91,384	102,524	47,13	52,87	100,10	0,188	39,806	154,102	20,53	79,47	0,032	10,000	9
194,069	—	130,499	63,570	67,25	32,75	100,00	0,572	83,265	110,804	42,91	57,09	0,020	29,215	10
115,853	—	56,683	59,170	48,93	51,07	82,06	0,723	30,121	85,732	25,99	74,01	0,033	3,133	11
28,657	—	15,200	13,457	53,04	46,96	100,00	0,973	6,713	21,944	23,43	76,57	0,031	3,400	12
123,340	—	56,216	67,124	45,58	54,42	300,00	1,099	25,871	97,469	20,97	79,03	0,0125	19,260	13
452,310	—	257,770	194,540	56,99	43,01	152,90	9,046	121,827	330,483	26,93	73,07	0,018	15,000	14
426,891	—	254,399	172,492	59,59	40,41	120,00	2,393	143,120	283,771	33,53	66,47	0,018	69,944	15
316,660	—	204,217	112,443	64,50	35,50	120,00	2,150	103,789	212,871	32,78	67,22	0,033	8,390	16
376,270	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
902,569	(a) 54,231	1.119,218	913,284	55,07	44,93	181,00	—	624,725	1.407,777	30,74	69,26	0,018	—	18
052,602	6,600					101,00						0,020	—	19
126,335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
360,435	—	174,869	185,566	48,52	51,48	80,00	0,692	153,553	203,879	43,43	56,57	0,030	20,598	21
33,515	—	15,089	18,426	45,03	54,97	149,59	1,133	11,227	22,288	33,49	66,51	0,020	17,223	22
85,970	—	44,335	41,635	51,55	48,45	104,33	4,064	46,050	39,920	53,55	46,45	0.025	6,389	23
7,578	—	4,303	3,275	56,78	43,22	99,81	0,200	1,787	5,791	23,58	76,42	0,015	2,063	24
269,529	—	135,414	134,115	50,24	49,76	80,16	2,860	99,138	170,391	36,78	63,22	0,032	0,264	25
324,728	—	149,321	175,407	45,98	54,02	75,04	3,256	92,331	232,397	28,43	71,57	0,032	4,250	26
727,737	—	418,748	308,989	57,54	42,46	74,96	—	413,378	314,359	56,80	43,20	0,020	—	27
577,995	—	272,974	305,021	47,22	52,78	100,10	—	201,682	376,313	34,90	65,10	0,030	—	28
1.169,094	—	1.354,635	814,459	62,45	37,55	100,10	39,214	902,994	1.266,100	41,63	58,37	0,030	9,876	29
173,848	—	78,930	94,918	45,40	54,60	100,10	13,770	74,605	99,243	42,91	57,09	0,025	9,565	30
52,323	—	33,394	18,929	63,82	36,18	150,23	6,220	13,478	38,845	25,75	74,25	0,025	5,726	31
49,405	—	32,780	16,625	66,34	33,66	120,00	—	22,024	27,381	44,57	55,43	0,015	—	32
PELA UNIÃO														
58,300	—	37,856	20,444	64,93	35,07	114,76	—	22,535	35,765	38,66	61,34	0,030	—	33
78,000	—	60,554	17,446	77,63	22,37	150.00	1,272	30,120	47,880	38,61	61,39	0,030	2,552	34
270,422	—	156,510	113,912	57,87	42,13	100,00	1,212	83,174	187,248	30.76	69,24	0,025	0,150	35

(a) Em linha quadrupla 16k,500.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912	BITOLA	EXTENSÃO				
					Linhas principaes	Ramaes	Linhas accessorias	Desvios	Prolongamentos
			Kiloms.	Met.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.
36	Victoria á Minas	Victoria á Cachoeira Escura	443,162	1,00	443,162	—	—	7,257	—
37		Curralinho a Riacho das Varas	84,598	1,00	84,598	—	—	3,780	—
38	Leopoldina Railway.	Linha do Centro e ramal de Leopoldina	331,922	1,00	369,603	12,310	—	—	—
39		Sumidouro	91,889	1,00	91,889	—	—	2,103	—
40		Central de Macahé	43,398	1,00	43,398	—	—	0,911	—
41		Prolongamento da Barão de Araruama	50,767	1,00	50,767	—	—	0,500	—
42		Carangola e ramaes	223,366	1,00	169,204	54,162	—	8,572	—
43		S. Eduardo a Itapemirim	92,670	1,00	92,670	—	—	1,792	—
44		Victoria a Itapemirim	158,856	1,00	158,856	—	—	—	—
45		Itapemirim a Alegre e ramal de Castello	83,582	1,00	62,050	21,532	—	—	—
46		Praia Formosa a Entroncamento	48,330	1,00	48,330	—	3,560	19,630	—
47	Corcovado		3,824	1,00	3,824	—	—	0,172	—
48	Bananal		28,000	1,00	28,000	—	2,500	0,600	—
49	Rozende á Bocaina		38,810	1,00	38,810	—	6,196	1,100	—
50	Santos a Jundiahy		139,466	1,60	139,466	—	2,844	182,931	—
51	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,588	1,00	217,588	—	—	7,156	—
52		Tatuhy a Itararé	250,007	1,00	250,007	—	—	14,033	—
53	Paulista	Rio Claro á Araraquara e ramal do Jahú	270,697	1,00	127,486	143,211	—	45,980	—
54		Baurú a Pederneiras	38,178	1,00	38,178	—	—	9,427	—
55	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	268,362	1,00	191,475	76,887	—	18,084	—
56		Jaguára a Araguary	281,104	1,00	281,104	—	—	7,654	—
57	Noroeste do Brazil	Baurú a Itapura	436,480	1,00	436,480	—	—	—	—
58		Itapura a Porto Esperança	—	—	—	—	—	—	—
59	Rêde Paraná-Santa Catharina	Itararé ao Uruguay	883,131	1,00	883,131	—	—	13,310	—
60		S. Francisco a Hansa	96,156	1,00	96,156	—	—	4,412	—
61		Curityba á Rocinha	43,361	1,00	43,361	—	—	—	—
62		Paranaguá a Curityba	110,387	1,00	110,387	—	—	9,513	—
63		Prolongamentos e ramaes	305,995	1,00	190,989	114,182	0,824	9,974	—
64		Blumenau a Hansa	69,648	1,00	69,648	—	—	4,663	—
65		D. Thereza Christina	118,096	1,00	111,100	6,996	—	6,294	—
66	Quarahim a Itaquy		175,597	1,00	175,597	—	—	6,481	—

		PLANTA						PERFIL				DECLIVIDADE		
		Alinhamentos		Em % da extensão total		Curva				Em % da extensão total				
Via singela	Via dupla	Rectos	Curvos	Rectos	Curvos	Raio minimo	Extensão	Nivel	Rampa e contra-rampa	Nivel	Rampa e contra rampa	Maxima	Extensão	NUMERO DE ORDEM
ilom.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
3,162	—	291,448	151,714	65,76	34,24	100,00	42,175	245,792	197,370	55,46	44,54	0,025	34,566	36
4,598	—	44,084	40,514	52,11	47,89	100,10	7,858	22,522	62,076	23,62	73,38	0,025	10,2[illegible]6	37
1,922	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
1,889	—	60,496	31,393	65,83	34,17	80,00	—	25,986	65,903	28,28	71,72	0,022	—	39
3,398	—	29,614	13,784	68,23	31,77	100,00	0,972	17,504	25,894	40,33	59,67	0,030	0,200	40
0,767	—	17,440	33,327	34,35	65,65	80,00	8,300	7,232	43,535	14,24	85,76	0,025	35,018	41
3,365	—	129,000	94,366	57,75	42,25	115.00	0,141	83,000	140,366	37,15	62,85	0,025	3,740	42
2,670	—	45,398	47,272	48,69	51,31	80,15	2,143	31,170	61,500	33,48	66,52	0,030	0,240	43
8,856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
3,532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
8,770	19,560	37,360	10,970	77,30	22,70	181,03	—	18,800	29,530	38,89	61,11	0,015	0,220	46
3,824	—	1,157	2,667	30,26	69,74	120,76	2,667	—	3,824	—	100,00	0,330	0,190	47
8,000	—	17,380	10,620	62,07	37,93	96,00	0,320	—	—	—	—	0.020	—	48
8,810	—	10,910	27,900	28,11	71,89	80,00	—	2,500	36,310	6,44	93,56	0,020	—	49
—	139,466	80,179	59,287	57,49	42,51	241,00	0,274	34,506	104,960	24,74	75.26	0,025	1,898	50
7,588	—	129,339	88,249	59,43	40,57	120,00	—	72,181	145,407	33,17	66,83	0,020	—	51
0,007	—	132,954	117,053	53,23	46,77	143,36	2,400	71,076	178,931	28,46	71.54	0,020	11,413	52
0,697	—	163,300	104,397	61,32	38,68	120,13	7,910	67,506	203,191	24,89	75,11	0,020	71,390	53
8,178	—	28,557	9,621	74,80	25,20	180,00	0,515	8,323	29,855	21,80	78,20	0,018	0,720	54
3,362	—	150,837	117,525	56,28	43,72	82,06	9,220	68,699	199,663	25,63	74,37	0,020	11,732	55
1,104	—	179,140	101,964	63,75	36,25	99,81	27,060	69,213	211,891	24,63	75,37	0,030	33,222	56
6,480	—	257,576	178,904	59,01	40,99	150,00	—	150,130	286,350	34,39	65.61	0,020	—	57
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
3,131	—	447,011	433,120	50,62	49,38	101,28	137,007	297,402	585,729	33,68	66,32	0,030	2,676	59
5,156	—	72,780	23,376	75,69	24,31	101,28	1,098	60,283	35,873	62,69	37,31	0,020	—	60
3,361	—	22,048	21,313	50,84	49,16	90,00	3,034	10,120	33,241	23,34	76,66	0,025	9,370	61
),387	—	69,905	40,482	63,35	36,65	90,00	2,449	38,680	71,707	35,04	64,96	0,030	22,805	62
),995	—	175,635	130,360	58,25	41,75	90,00	10,574	131,554	174,441	38,71	61,29	0,030	12,716	63
),648	—	40,484	29,164	58,13	41,87	100,00	6,342	25,663	43,985	36,85	63,15	0,020	2,510	64
,096	—	78,208	39,888	66,22	33,78	100,00	0,042	34,150	83,946	30,93	69,07	0,020	3,336	65
,597	—	147,873	27,724	84,21	15,79	125,00	0,109	61,439	114,158	34,98	65,02	0,021	0,360	66

VI

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	TRILHOS	
			Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Typo	Peso por metro corrente
									I — DA
			Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Metros		Kilogrammas
1	Madeira-Mamoré		364,281	—	—	—	—	Vignole	25,00
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	408,153	15,475	8,956	3,341	2,40	»	20,00-25,00
3		Sobral	206,316	128,920	2,777	5,277	2,20	»	22,50
4	Central do Rio Grande do Norte		100,674	—	—	—	—	»	25,00
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	164,620	—	4,048	—	3,50	»	24,00
6		Conde d'Eu	185,299	—	9,908	—	3,50	»	24,80-32,24
7		Recife a S. Francisco	128,100	2,861	11,806	—	3,60	Vignole e duplo Champignon	24,00-32,00-37,00
8		Central de Pernambuco	254,268	15,000	2,920	9,872	3,50	Vignole	24,00-25,00-32,00
9		Sul de Pernambuco	151,000	42,908	2,046	11,170	3,50	»	24,00-24,80-32,00
10		Contral de Alagôas e ramal	191,059	—	9,930	—	3,50	»	22,30-32,24
11		Ribeirão a Cortez	28,657	—	—	0,952	3,60	»	22,30
12		Paulo Affonso	115,136	—	6,018	—	1,90	»	20,00
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	137,169	—	—	—	2,03	—	22,30-25,00
14		S. Francisco	185,550	389,890	16,110	23,975	1,90	Vignole	20,00-22,50-25,00
15		Central da Bahia	308,708	10,834	11,700	1,271	2,00	»	19,80-24,80
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	»	—
17	Rio do Ouro		127,978	—	5,604	—	—	»	—
18	Rêde Sul Mineira		1.048,240	—	39,731	—	1,40	»	19,50-25,00-34,77
19	Oeste de Minas	Bitola, 0,76	728,000	—	24,086	—	2,00	»	17,50-19,00-25,00
		» 1,00	578,000	—	7,501	—	2,10	»	25,00
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	173,848	—	6,888	—	2,20	»	22,50
21		Araguary a Catalão	53,000	—	2,325	—	2,20	»	22,50
22	Paraná		417,771	—	19,756	—	2,10	»	25,00-20,00
23	D. Thereza Christina		118,095	—	7,208	—	2,00	»	19,80
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		2.168,927	—	160,844	—	2,40	»	10,50-23,00-32,30
25	Itapura a Corumbá		25,944	—	—	—	2,00	»	25,0
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)		34,000	—	1,009	—	3,00	»	22,50
									I
									I — CONCEDIDAS
27	Alcobaça á Praia da Rainha		43,000	—	4,000	—	—	Vignole	20,00
28	Caxias á Cajazeiras		78,000	—	2,220	—	1,00	»	19,67
29	Recife á Limoeiro e ramal		260,463	—	—	13,791	1,90	»	24,00-25,00-32,00
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	443,162	—	7,657	—	2,00	»	22,60
31		Curralinho á Diamantina	84,536	—	3,122	—	2,00	»	22,50
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	381,425	—	—	—	2,00	»	25,00-32,00-37,00
33		Sumidouro	93,070	—	2,103	—	2,40	»	25,00-32,00
34		Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	5,600	—	2,40	»	20,00
35		Carangola e ramal	223,000	—	8,572	—	2,00	»	20,00-37,00
36		Santo Eduardo a Itapemirim	93,230	—	1,791	—	2.00	»	37,2

RMANENTE

Quadro n. 6

DORMENTES				SIGNAES		TELEGRAPHO						TELEPHONE NUMERO DE APPARELHOS	NUMERO DE ORDEM
mensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de apparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas		
NIÃO													
	Metros									Kiloms.			
—	0,70	511.000	—	—	—	—	—	—	—	364,000	—	—	1
0,18×0,14	0,80	516.875	—	—	Bandeiras e lanternas	43	5.480	10.960	Morse-Breguet	609,028	2	5	2
0,18×0,14	0,75 e 0,80	428.643	—	—	» » »	19	4.483	8.936	Morse	335,000	2	—	3
—	—	131.300	—	—	—	7	—	—	»	100,000	1	2	4
0,22×0,13	0,82	213.000	—	—	Bandeiras e lanternas	11	2.544	4.752	»	178,697	2	—	5
0,22×0,13	0,77 e 0,88	207.172	11.700	35	Semaphoros	25	2.309	5.300	»	392,288	3	4	6
0,22×0,13	0,74	183.325	—	21	»	44	4.496	6.533	Morse e agulhas	434,357	4	8	7
0,22×0,13	0,83	368.740	—	—	»	25	3.674	7.376	Morse	522,816	4	1	8
0,22×0,13	0,78	261.664	5.000	—	Bandeiras e lanternas	26	2.530	6.330	»	525,378	3	—	9
0,22×0,13	0,83	264.659	—	4	Semaphoros	29	2.323	5.425	»	391,930	3	—	10
0,22×0,13	0,80	35.821	—	—	Bandeiras e lanternas	5	491	491	»	28,657	1	—	11
0,20×0,12	0,58 e 0,70 e 0,80	172.500	—	2	» » »	11	1.084	—	Wheatstone e Morse	137,169	2	—	12
0,20×0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	» » »	32	4.153	12.731	Siemens e Morse	320,000	3	10	13
0,18×0,14	0,81	720.000	—	2	» » »	44	6.921	13.896	Morse	574,275	2	3	14
0,20×0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	» » »	32	4.153	12.731	Siemens e agulha	320,000	3	10	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
0,20×0,14	0,60 e 0,75	1.517.310	7.290	4	Semaphoros	124	14.502	21.581	Morse	1.432,000	4	—	18
0,18×0,13	0,50 e 0,60	1.059.750	—	3	Bandeiras e lanternas	40	10.050	15.390	»	670,000	—	35	19
0,18×0,13	0,65 e 0,75	615.320	2.000	3	» » »	40	10.385	11.600	»	585,000	—	13	
0,19×0,14	0,80	223.110	—	—	» » »	10	3.262	6.574	»	171,000	2	10	20
0,18×0,16	0,70 e 0,80	63.250	—	—	» » »	3	742	1.484	»	53,000	2	4	21
0,18×0,14	0,75	582.066	—	11	Semaphoros	29	7.320	8 620	»	417,000	2	—	22
0,23×0,12	0,80	140.465	6.000	10	Discos	10	1.447	2.926	Agulhas	117,096	2	11	23
0,20×0,16	0,60 e 0,75	3.018.300	300.000	12	Semaphoros	190	32.424	84.848	Morse	2.297,322	2	140	24
0,22×0,18	—	38.716	—	—	—	2	500	—	—	—	—	—	25
0,20×0,15	0,50 a 0,80	49.000	—	—	—	8	578	1.156	Spagnoletti	68,000	—	—	26
LA UNIÃO													
0,16×0,18	0,80	53.000	—	—	—	3	473	946	Morse	86,000	2	4	27
0,18×0,13	0,70	113.263	—	—	Bandeiras e lanternas	3	792	792	»	78,000	1	8	28
0,22×0,13	0,72	355.571	4.571	41	Semaphoros	40	3.547	8.156	»	639,506	4	1	29
0,23×0,14	0,80	590.883	—	—	Bandeiras e lanternas	27	6.112	7.182	»	—	2	4	30
0,22×0,14	0,80	109.648	—	12	» » »	5	1.158	2.366	»	84,596	2	—	31
0,23×0,13	0,80	518.176	4.811	—	» » »	52	4.668	8.161	Standard	706,700	—	2	32
0,22×0,13	0,70 e 0,8	123.725	—	3	» » »	11	989	1.978	Morse	183,800	—	—	33
0,13×0,12	0,80	66.175	—	3	» » »	5	780	780	»	51,440	1	—	34
0,18×0,15	0,75	278.400	—	3	» » »	24	2.899	2.899	»	236,000	1	—	35
0,20×0,15	0,75	111.876	—	2	» » »	10	1.012	2.024	»	186,460	2	—	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		LINHAS PRINCIPAES		DESVIOS E LINHAS ACCESSORIAS		LARGURA MINIMA DA ENTRELINHA	Trilhos	
			Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro	Com trilhos de aço	Com trilhos de ferro		Typo	Peso por metro corrente
			Kilometros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.		Kilogrammas
37	Leopoldina Railway	Central de Macahé.	43,512	—	0,911	—	2,00	Vignole	20,00
38		Norte	48,966	—	—	—	—	»	20,00-30,00-37,0
39		Sul do Espirito Santo	159,768	—	—	—	2,00	»	21,00
40		Caravellas e ramal	83,582	—	—	—	2,00	»	17,00-20,0
41	Corcovado.		3,824	—	0,172	—	—	»	20,00
42	Rezende a Bocaina		16,774	22,036	0,100	1,000	—	»	20,00
43	Bananal.		28,450	—	0,300	—	1,50	»	20,00
44	Santos a Jundiahy (a).		139,466	—	182,931	—	2,10	Cabeça dupla	32,243-44,6
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande. .	217,600	—	7,356	—	2,00	Vignole	20,00-25,0
46		Tatuhy ao Itararé.	250,047	—	12,606	—	2,00	»	20,00-22,00-25,00 30,00
47	Baurú a Itapura.		436,480	—	—	—	2,00	»	20,00
48	Rio Claro		308,616	—	55,407	—	2,40	»	17,30-25,00-32,
49	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	268,000	—	—	—	3,50	»	19,50
50		Jaguára a Araguary	281,000	—	8,455	—	3,50	»	19,50
51	Quarahim a Itaquy		175,597	—	6,481	—	2,00	»	20,00
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay.	883,131	—	—	—	1,00	»	22,92
53		Linha de S. Francisco.	96,156	—	—	—	2,00	»	22,50

(a) Linha dupla.

DORMENTES				SIGNAES		TELEGRAPHO						TELEPHONE NUMERO DE APPARELHOS	NUMERO DE ORDEM
Dimensões	Distancia entre eixos	De madeira	De ferro	Numero	Systemas empregados	Numero de apparelhos	Numero de postes	Numero de isoladores	Systemas adoptados	Extensão das linhas	Numero das linhas		
	Metros									Kiloms.			
X0,20X0,16	0,60	52.333	—	—	Bandeiras e lanternas	4	512	512	Morse	43,512	1	2	37
X0,2 X0,13	0,80	91.100	—	—	Semaphoros	24	600	3.434	»	48,966	—	—	38
)X0,20X0,15	0,70	123.000	—	—	»	—	6	—	—	—	—	—	39
)X0,22X0,13	0,80	110.500	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	—	83,000	1	—	40
)X0,16X0,15	0,75	5.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	41
5X0,18X0,13	0,80	48.500	—	—	—	—	—	—	Morse	38,810	1	7	42
5X0,15X0,13	0,83	42.636	—	3	Bandeiras e lanternas	—	325	325	»	30,500	—	6	43
5X0,23X0,14	0,60	—	—	448	Semaphoros	325	2.490	32.793	Agulhas sing., Morse, Duplex e Morse simp.	2.218,000	25	191	44
0X0,[illegible]0X0,16	0,70	385.000	—	—	Bandeiras e lanternas	19	3.260	4.249	Siemens	287,524	2	—	45
0X0,22X0,16	0,63	397.074	—	—	» » »	28	5.038	15.276	»	750,141	3	—	46
)X0,18X0,16	—	616.000	—	—	Semaphoros, bandeiras lanternas e discos.	30	8.740	17.720	—	437,000	2	17	47
0X0,20X0,14	0,44 a 0,75	259.554	—	—	Bandeiras, lanternas e explosivos.	237	—	—	Wheatstone e Morse	—	23	—	48
)X0,20X0,15	0,50 a 0,70	375.200	—	68	Semaphoros e placas de aviso.	54	4.300	15.073	Spagnoletti-Morse	918,000	3	—	49
00X0,20X0,15	0,50 a 0,70	393.400	—	4	Semaphoros e placas	24	4.118	9.930	» »	664,000	2 e 3	—	50
0X0,23X0,13	0,80	218.376	—	7	Semaphoros, bandeiras e lanternas.	8	1.750	1.750	Morse	175,000	1 e 2	3	51
0X0,18X0,16	0,75	1.235.500	—	—	Bandeiras e discos	36	15.894	15.930	»	883,131	1	2	52
0X0,18X0,14	0,75	134.400	—	—	Bandeiras e lanternas	6	961	961	»	93,156	1	—	53

DIRECTORIA DE ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

OBRAS D'ART

Numero de ordem	Designação das estradas		Passagens: Superiores	Passagens: Inferiores	Passagens: Nivel	Passagens: Total	Bueiros, pontes e viaductos — De menos de 3m de vão: Numero	De menos de 3m de vão: Abertura total	De 3 a 20m de vão: Numero	De 3 a 20m de vão: Abertura total	De 20 e mais metros de vão: Numero	De 20 e mais metros de vão: Abertura total	Extensão da maior
								Metros		Metros		Metros	Me
	I — A												
1	Madeira-Mamoré		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	—	1	66	67	—	—	—	—	—	—	—
3	Rêde Ceará-Piauhy	Sobral	—	2	4	6	—	—	—	—	—	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	—	—	37	37	280	253,70	46	342,50	2	77,80	43
6	Great-Western	Conde d'Eu	—	—	46	46	436	321,20	37	233,00	16	908,00	23
7	Great-Western	Recife a S. Francisco	2	—	22	24	263	355,80	46	541,80	—	—	117
8	Great-Western	Central de Pernambuco	9	4	43	56	854	—	99	—	15	1.110,00	160
9	Great-Western	Sul de Pernambuco	1	—	6	7	521	378,05	74	610,91	7	226,05	122
10	Great-Western	Central de Alagôas e ramal	—	—	96	96	501	329,66	106	746,00	7	285,00	74
11	Great-Western	Ribeirão a Bonito	—	—	4	4	89	88,80	5	43,10	28	122,00	—
12	Great-Western	Paulo Affonso	10	1	11	22	324	271,00	21	158,00	149	—	22
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	306
14	Rêde Bahiana	S. Francisco	—	—	51	51	1.461	828,03	135	775,81	16	1.209,65	512
15	Rêde Bahiana	Central da Bahia	—	36	43	92	901	684,44	58	347,00	5	627,60	206
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		—	2	860	862	3.536	2.739,20	187	1.217,00	30	1.428,00	240
19	Oeste de Minas	bitola 0,76	—	—	56	56	3.186	3.318,01	164	1.079,00	14	710,80	186
19	Oeste de Minas	» 1,00	2	2	5	9	748	1.023,35	42	347,10	8	533,00	97
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	—	—	45	45	253	190,90	10	79,00	5	192,50	86
21	Goyaz	Araguary a Catalão	—	—	17	17	—	—	—	—	—	—	—
22	Paraná		2	—	56	58	1.461	1.092,65	198	1.272,00	47	1.762,32	150
23	D. Thereza Christina		1	5	37	43	239	193,00	27	275,00	16	1.971,00	1.455
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		7	8	535	550	6.133	5.875,00	886	5.361,00	262	9.192,00	1.551
25	Itapura a Corumbá		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)		—	10	33	43	213	319,80	11	71,00	—	—	15
	II — CONCEDIDA												
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	53	—	8	—	2	—	76
28	Caxias á Cajazeiras		—	1	3	4	122	103,03	14	95,37	1	20,00	20
29	Recife á Limoeiro e ramaes		—	—	11	11	611	517,10	73	435,00	5	370,00	180
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	—	—	—	—	1.073	774,55	93	1.017,00	16	894,00	313
31	Victoria a Minas	Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	163	102,80	8	68,00	2	195,00	155
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	314	314	—	—	—	—	—	—	87
33	Leopoldina Railway	Sumidouro	—	—	30	30	31	—	13	—	12	—	42
34	Leopoldina Railway	Prolongamento da B. de Araruama	—	—	15	15	33	3,00	—	—	—	—	13
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	2	—	—	—	394	434,42	109	497,50	10	618,00	355
36	Leopoldina Railway	Sto. Eduardo a Itapemirim	—	—	40	40	225	223,85	30	138,30	8	209,00	83

EDIFICIOS E DEPENDENCIAS — *Quadro n. 6 A*

Maximo vão livre	Tunneis: Numero	Tunneis: Extensão total entre boccas	Extensão do maior tunnel	Estações: 1ª classe	Estações: 2ª classe	Estações: 3ª e 4ª classes	Estações: Total	Numero de: Paradas	Armazens	Abrigos para locomotivas	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas de agua	Giradores e triangulos	Chaves: Simples	Chaves: Duplas	Numero de ordem
NIÃO																			
tros		Metros																	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	32	—	15	—	a) 7	1	1	42	32	13	139	—	2
—	—	—	—	4	7	15	26	16	2	—	—	1	—	12	8	—	—	—	3
),00	—	—	—	1	1	2	4	4	1	—	—	—	—	—	3	2	—	—	4
1,30	—	—	—	2	1	7	10	8	6	—	2	1	1	20	7	2	87	—	5
),00	—	—	—	1	3	15	19	4	—	—	3	1	1	7	11	5	99	—	6
7,70	1	150,00	150,00	4	4	10	18	1	15	—	3	3	1	5	9	5	118	—	7
7,00	14	1.719,90	260,00	6	8	7	21	2	86	—	4	1	1	56	13	10	104	10	8
3,60	2	320,00	220,00	7	2	13	22	—	3	—	2	1	1	36	13	6	114	—	9
),00	—	—	—	2	7	16	25	2	13	—	9	—	1	14	13	7	93	—	10
—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	1	—	2	—	19	—	11
—	—	—	—	1	1	1	3	5	8	—	2	1	1	4	3	3	37	—	12
),00	—	—	—	—	1	11	12	1	—	—	2	—	—	4	4	2	12	—	13
),00	3	558,30	262,85	4	6	27	37	16	14	—	9	3	2	71	34	14	226	36	14
),00	1	65,00	65,00	1	3	18	22	12	16	—	14	—	1	120	19	7	89	6	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
),00	10	1.648,16	997,00	10	8	55	73	24	6	17	6	—	6	137	61	37	340	8	18
,00	—	—	—	2	6	33	41	6	7	—	3	1	2	79	26	27	177	—	19
,00	—	—	—	2	2	32	36	5	2	—	1	1	2	45	14	11	63	—	
,50	—	97,40	97,40	—	—	9	9	3	1	—	1	—	1	24	11	4	44	1	20
—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	1	—	1	6	2	2	17	1	21
,00	14	1.732,50	420,0	10	7	8	25	3	22	—	6	3	1	56	19	13	145	1	22
,00	—	—	—	1	3	6	10	13	8	—	4	—	1	14	9	5	45	—	23
,00	1	80,00	80,00	14	19	98	131	37	41	21	7	—	3	218	102	49	934	85	24
—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3	—	—	1	—	25
,00	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	6	2	2	17	—	26
ELA UNIÃO																			
,00	—	—	—	—	1	2	3	—	2	—	1	—	1	6	3	2	10	—	27
,00	—	—	—	—	3	—	3	3	—	—	1	1	1	7	3	3	25	1	28
,00	—	—	—	2	4	22	28	3	31	—	1	1	1	6	13	6	140	1	29
,60	—	—	—	1	2	21	24	3	—	—	1	—	2	55	13	6	65	2	30
,00	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	1	—	1	9	6	3	16	—	31
,10	—	—	—	4	8	24	36	5	47	—	6	1	1	39	23	11	157		32
,00	4	350,00	161,00	—	—	10	10	—	—	—	—	—	—	11	7	—	3	24	33
,60	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	—	5	5	4	12		34
,00	—	—	—	—	—	—	21	3	30	—	4	—	1	30	8	6	84		35
,00	—	—	—	—	2	5	7	3	—	1	1	—	1	10	6	2	14	9	36

a) Para carros e locomotivas.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PASSAGENS				BOEIROS, PONTES E VIADUCTOS						EXTENSÃO DA MAIOR PONTE
			Superiores	Inferiores	Nivel	Total	De menos de 3m de vão		De 3 a 20m de vão		De 20 e mais metros de vão		
							Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	Numero	Abertura total	
								Metros		Metros		Metros	Metr
37	Leopoldina Railway.	Central de Macahé	—	—	8	8	53	61,50	13	53,00	1	36,00	36,
38		Norte.	—	—	55	55	77	90,00	23	171,00	3	132,00	54,
39		Sul do Espirito Santo. . .	—	—	—	—	—	—	5	63,67	8	303,66	75,
40		Caravellas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado		—	—	—	—	31	20,00	2	40,00	—	—	130,
42	Rezende á Bocaina		—	—	15	15	95	—	14	—	—	—	18,
43	Bananal.		—	—	14	14	57	53,00	3	—	4	80,00	26,
44	Santos a Jundiaby.		5	6	24	35	356	245,00	32	177,00	22	2.127,00	198,
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande . . .	6	—	124	130	157	104,40	6	40,00	2	110,00	100,
46		Tatuby a Itararé.	3	17	119	139	421	382,15	16	164,10	6	225,00	45,
47	Baurú a Itapura		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rio Claro.		1	9	289	299	487	461,00	30	149,70	2	41,70	21,
49	Mogyana . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal.	—	6	147	153	1.066	—	19	303,50	5	677,65	462,
50		Jaguára a Araguary.	—	1	75	76	967	—	17	137,50	3	132,65	86,
51	Quarahim a Itaquy		—	—	18	18	147	174,30	31	171,60	7	1.497,00	1.202,
52	S. Paulo-Rio Grande . .	Itararé a Uruguay	1	103	3	107	2.050	1.340,20	79	482,80	31	1.510,00	435,
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	291	153,10	25	177,00	10	510,00	120,

Maximo vão livre	Tunneis		Extensão do maior tunnel	Estações				Numero de									Chaves		Numero de ordem
	Numero	Extensão total entre boccas		1ª classe	2ª classe	3ª e 4ª classes	Total	Paradas	Armazens	Abrigos para locomotivas	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas d'agua	Giradores e triangulos	Simples	Duplas	
etros		Metros	Metros																
6,00	—	—	—	1	—	3	4	1	—	—	—	—	—	4	3	1	20	—	37
0,00	—	—	—	1	—	12	13	5	8	—	1	—	1	5	6	4	25	1	38
5,00	2	292,00	187,00	—	—	6	6	3	—	—	1	—	1	5	6	4	25	1	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
0,00	—	—	—	—	1	—	1	4	—	—	1	—	1	1	2	—	2	—	41
8,00	—	—	—	—	—	—	6	1	—	—	1	—	1	1	3	3	12	—	42
0,00	—	—	—	—	—	4	4	7	2	—	—	—	1	3	3	1	12	—	43
5,00	14	1.914,00	594,00	2	5	20	27	—	19	8	3	—	2	39	21	7	975	23	44
0,00	—	—	—	—	—	—	16	1	8	—	4	—	—	34	20	6	91	—	45
5,00	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	2	—	—	42	21	5	98	—	46
—	—	—	—	6	5	10	21	—	—	—	3	—	2	54	12	6	—	—	47
0,00	—	—	—	4	2	30	36	—	28	—	5	2	1	48	22	8	284	—	48
4,50	1	104,00	104,00	4	5	15	24	—	9	—	5	1	1	44	19	7	207	—	49
1,20	—	—	—	4	—	9	13	9	—	—	4	1	1	48	20	7	81	—	50
8,00	—	—	—	—	1	7	8	6	5	—	2	—	1	7	11	4	57		51
0,00	1	—	—	1	3	25	29	9	16	—	7	—	1	87	30	10	82	32	52
8,00	—	—	—	2	1	3	6	—	3	—	2	—	1	9	5	3	23	7	53

QUADRO N. 7

Araraquara

Quadro n. 7

ESTAÇÕES, SITUAÇÃO, ALTITUDE E DATA DA INAUGURAÇÃO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
araquara	Araraquara	0,000	650,000	Outubro de 1898.
	Cesario Bastos	13,192	709,000	Idem.
	Itaquerê	25,153	682,000	Idem.
	Santa Josepha	31,933	662,000	16 de março de 1899.
	Mattão	41,150	555,000	Idem.
	Dobrada	53,997	552,000	1 de abril de 1901.
	Santa Ernestina	63,471	559,000	Idem.
	Carlos Magalhães	71,912	515,200	7 de dezembro de 1901.
	Taquaratinga	82,259	515,000	Idem.
	Jurema	94,644	510,000	1 de setembro de 1908.
	Icoarana	101,955	537,000	22 de fevereiro de 1909.
	Candido Rodrigues	106,460	529,600	1 de setembro de 1908.
	Fernando Prestes	117,112	517,200	22 de fevereiro de 1909.
	Santa Sophia	126,540	600,000	15 de junho de 1909.
	Santa Adelia	134,193	608,000	Idem.
	Pindorama	148,854	502,000	1 de janeiro de 1910.
	Villa Adolpho	159,000	492,000	17 de maio de 1910.
	Ibarra	174,000	482,000	29 de novembro de 1910.
	Ignacio Uchôa	195,000	—	20 de novembro de 1911.
	Cedral	210,000	—	1 de fevereiro de 1912.
	S. José do Rio Preto	228,000	—	10 de junho de 1912.
amal de Ibitinga	Santa Josepha	0,000	662,000	16 de março de 1899.
	Toriba	6,067	616,000	8 de janeiro de 1911.
	Cambuhy	17,067	—	12 de agosto de 1911.

Bananal e Central do Brazil

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
anal	Saudade	0,000	377,800	3 de agosto de 1883.
	Rialto	12,000	—	Idem.
	Tres Barras	22,000	—	Idem.
	Bananal	28,000	—	Idem.
al do Brazil	Central (a)	0,000	5,510	29 de março de 1858.
	S. Diogo	1,607	3,900	20 de março de 1880.
	Lauro Muller	2,366	7,319	15 de maio de 1895.
	S. Cbristovão	3,439	3,840	2 de setembro de 1859.
	Derby	4,256	7,939	2 de agosto de 1885.
	Mangueira	4,869	11,175	19 de agosto de 1889.
	S. Francisco Xavier	5,887	15,935	16 de maio de 1861.
	Rocha	6,492	14,100	1 de dezembro de 1885.
	Riachuelo	7,068	14,334	—
	Sampaio	7,751	16,590	12 de julho de 1885.
	Engenho Novo	8,606	16,372	29 de março de 1858.
	Meyer	9,497	22,655	13 de maio de 1889.
	Todos os Santos	10,208	26,850	24 de dezembro de 1868.
	Engenho de Dentro	11,291	25,600	10 de dezembro de 1873.
	Encantado	12,151	27,390	15 de abril de 1889.
	Piedade	13,127	34,802	Abril de 1873.
	Dr. Frontin	14,375	40.130	1 de maio de 1886.
	Cascadura	15,416	33.534	29 de março de 1878.
	Madureira	16,500	28,622	15 de junho de 1890.
	D. Cara	17,324	28,730	9 de fevereiro de 1897.
	Rio das Pedras	18,106	29,004	17 de abril de 1898.
	Deodoro	22,056	16,300	3 do março de 1859.
	R. Albuquerque	24,474	23,069	—
	Anchieta	26,507	19,589	1 de outubro de 1896.
	Jeronymo de Mesquita	31,967	17,167	3 de março de 1894.
	Maxambomba	35,354	25,800	29 » » » 1858.
	Morro Agudo	39,741	27,436	13 de abril de 1897.
	Austin	44,478	42,072	17 de setembro de 1896.
	Queimados	48,258	29,246	29 de março de 1858.
	Belém	61,675	29,913	8 de novembro de 1858.
	Ellison	68,087	83,609	17 de setembro de 1896.
	Oriente	70,934	125,188	16 de junho de 1878.
	Serra	75,393	213,945	Idem.
	Scheid	77,834	252,195	21 de abril de 1893.
	Palmeiras	82,023	326,360	Junho de 1873.
	Rodeio	85,410	386,318	12 de julho de 1863.
	Ottoni	89,696	416,068	1 de maio de 1894.
	Mendes (Parada)	91,861	417,718	2 de fevereiro de 1911.
	Mendes	92,529	413,000	7 de agosto de 1864.
	Engenheiro Morsing	96,110	397,600	1 de maio de 1894.
	Sant'Anna	102,221	3[illegible]2,700	7 de agosto de 1861.
	Barra	108,120	357,360	Idem.

(a) Tronco.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURA O
			Metros	
Central do Brazil (Continuação)	Ypiranga	115,495	354,445	13 de abril de 1865.
	Sebastião de Lacerda	124,368	359,500	20 de abril de 1898
	Barão de Vassouras	128,416	354,400	18 de junho de 1865.
	Juparanã	132,036	341,045	17 de dezembro de 1
	Concordia	142,570	324,100	12 de abril de 1879.
	Commercio	146,660	320,100	29 de novembro de
	Alliança	153,910	312,200	28 de setembro de 1
	Casal	159.034	319,653	1 de outubro de 18
	Niemeyer	165,397	314,852	12 de janeiro de 189
	Paty	170,081	296,857	5 de maio de 1867.
	Boa Vista	177,621	282,900	5 de julho de 1885.
	Parahyba do Sul	187,060	280,388	11 de agosto de 1887
	Eotre Rios	197,465	273,000	13 de outubro de 18
	Feroandes Pinheiro (a)	204,510	336,712	23 de abril de 1898.
	Serraria	212,182	304,640	20 de setembro de 1
	Souza Aguiar	217,000	304,725	8 de novembro de
	Parahyhuna	225,843	335,400	28 de setembro de 1
	Barra Longa	229,338	349,320	21 de julho de 1911
	Sobragy	238,249	451,851	31 de outubro de 18
	Barão de Cotegipe	245,306	466,636	5 de novembro de
	Mathias Barbosa	252,907	474,788	31 de outubro de 18
	Celofeita	256,522	515,298	30 de dezembro de 1
	Retiro	266,457	619,700	Idem.
	Juiz do Fóra	275,283	675,506	Idem.
	Mariano Procopio	277,737	677,380	20 de oovembro de
	Creosotagem	281,764	679,860	—
	Bemfica	288,745	684,630	1 de fevereiro de 1
	Dias Tavares	293,947	693,500	31 de julho de 1894
	Chapéo d'Uvas	303,375	704,682	1 de fevereiro de
	Ewhank	310,170	776,600	12 de outuhro de 18
	Sergio de Macedo	317,494	—	—
	Palmyra	324,175	837,442	1 de fevereiro de
	Mantiqueira	337,280	878,775	16 de junho de 1878
	Rocha Dias	344,500	998,500	17 de setembro de
	João Ayres	351,500	1.115,500	16 de junho de 1878
	Sitio (b)	364,000	1.040,000	21 de março de 187
	Registro	368,000	1.039,200	15 de agosto de 18
	Barbacena	378,000	1.120,000	27 de junho de 1880
	Sanatorio	380,000	1.111,000	1 de dezembro de
	A. Vasconcellos	389,300	1.052,500	1 de fevereiro de 1
	Resaquinha	402,700	1.104,000	12 de abril de 1882
	Hermillo Alves	411,000	1.137,500	2 de março de 18
	Carandahy	419,500	1.057,500	28 de outuhro de 1
	Herculano Penoa	424,500	1.106,300	28 » » » 18
	Pedra do Sino	429,600	1.062,800	19 de maio de 1894
	Christiano Ottoni	438,400	988,800	15 de dezembro de

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Minas e Rio: Kilometro 209,833.
(b) Entroncamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Buarque de Macedo	449,800	978,500	15 de dezembro de 1883.
	Lafayette	462,300	931,700	Idem.
	Gagé.	473,212	889,748	6 de maio de 1899.
	Congonhas.	479,412	885,743	25 de agosto de 1886.
	Lobo Leite	482,741	891,823	—
	Chrockatt	491,439	1.016,425	3 de novembro de 1897.
	Miguel Burnier.	497,931	1.126,143	16 de julho de 1887.
	Engenheiro Corroia	509,593	975,303	1 de dezembro de 1896.
	Itabyra do Campo	523,534	848,143	16 de julho de 1887.
	Esperança	527,706	840,586	—
	Aguiar Moreira	535,867	786,136	31 de janeiro de 1898.
	Rio Acima.	550,692	789,356	1 de junho de 1890.
	Raposos.	570,814	715,536	13 de fevereiro de 1891.
	Sabará (a)	582,424	704,536	Idem.
	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895.
	C. Eduardo.	601,824	694,536	—
	Rio das Velhas	610,381	680,536	6 de abril de 1893.
	Kilometro 618	617,491	682,431	—
	Vespasiano	627,292	680,736	6 de novembro de 1894.
	Nova Granja.	632,440	690,098	—
	Dr. Lund	642,504	691,695	3 de maio de 1898.
ntral do Brazil	Pedro Leopoldo.	648,022	698,034	17 de junho de 1895.
(Continuação)	Mattosinhos	658,460	743,000	31 de agosto de 1895.
	Prudente de Moraes. . . .	672,000	773,736	14 de setembro de 1896.
	Sete Lagôas.	684,335	771,236	Idem.
	Silva Xavier	705,279	768,436	20 de fevereiro do 1899.
	Tabocas	714,330	683,100	28 de novembro de 1903.
	Araçá	728,546	702,100	Idem.
	Cordisburgo	743,467	664,000	5 de agosto de 1904.
	Maquiné	764,077	671,000	Idem.
	Mascarenhas.	769,740	735,000	—
	Gustavo da Silveira. . .	787,117	605,000	5 de agosto de 1904.
	Curvello	797,297	632,900	Idem.
	Tamboril.	812,000	580,820	28 de outubro de 1906.
	Osorio.	829,631	682,304	Idem.
	Curralinho.	852,174	607,571	Idem.
	Contria	875,021	586,508	Idem.
	Beltrão.	894,288	510,409	26 do fevereiro de 1908.
	Lassance	918,989	520,535	Idem.
	Porto Faria	939,799	590,479	1 de fevereiro de 1910.
	Varzea de Palmas.	952,575	498,378	Idem.
	Buritys	976,926	488,928	28 de maio de 1910.
	Pirapora.	1.0 5,940	472,069	Idem.
al da Gambôa.	Central	0,000	4,935	29 de março de 1888.
	Maritima	1,303	4,500	25 de outubro de 1880.
al de Santa Barbara	Sabará.	0.000	704,536	13 de fevereiro de 1891.

(a) Entroncamento do Ramal de Santa Barbara.

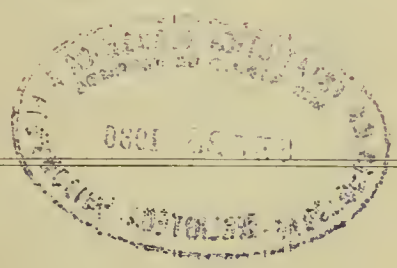
DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Santa Barbara	Caeté	25.908	935,136	11 de setembro de 1908
	Rancho Novo	33.908	—	12 de novembro de 1910
	Santa Barbara	76,613	—	1 de março de 1912.
Ramal de Matadouro	Deodoro	0,000	16,300	8 de março de 1859.
	Villa Militar	2,208	20,960	——
	Realengo	5,340	32,314	2 de dezembro de 1878.
	Bangú	9,033	40,430	1 de maio de 1890.
	Santissimo	13,827	47,455	23 de novembro de 189
	Campo Grande	19.565	26,000	2 de dezembro de 1878.
	Paciencia	27.027	20.865	1 de junho de 1897.
	Santa Cruz	32.718	8.782	2 de dezembro de 1878.
	Matadouro	34.009	5.200	1 de janeiro de 1884.
Ramal de Macacos	Antas	0,000	29,913	1 de agosto de 1861.
	Macacos	2.306	42,900	Idem.
Ramal de S. Paulo	Barra	108,120	357,360	7 de agosto de 1861.
	Santa Cecilia	112,412	—	——
	Vargem Alegre	121,785	364,000	20 de janeiro de 1871.
	Pinheiro	130,078	365,585	25 de março de 1871.
	Rademaker	138,233	373,766	1 de novembro de 1892.
	Volta Redonda	144,349	374,200	15 de setembro de 187
	Barra Mansa	153,906	376,000	Idem.
	Saudade	156,337	377,800	8 de agosto de 1883.
	Pombal	161,613	380,600	24 de setembro de 187
	Floriano	172.760	387,000	10 de agosto de 1872.
	Bulhões	179,803	397,890	15 de outubro de 1897.
	Suruby (a)	188,708	397,250	Dezembro de 1878.
	Rezende	190,598	394,600	8 de fevereiro de 187
	Marechal Jardim	197,608	399,230	8 de março de 1898.
	Campo Bello	203,543	407,640	23 de março de 1873.
	Itatiaya	210.890	446,000	2 de janeiro de 1874.
	Engenheiro Passos (b)	216.339	465,872	30 de junho de 1873.
	Queluz	227,846	470,870	18 de julho de 1874.
	Villa Queimada	233,575	484,619	1 de setembro de 1876
	Lavrinhas	245,700	507,812	12 de outubro de 1874
	Cruzeiro (c)	252,155	514,012	4 de setembro de 1898
	Embahú	259,038	510,819	——
	Cachoeira	265,278	520,490	20 de julho de 1875.
	Cannas	272,093	527,590	23 de setembro de 18
	Lorena	280,381	537,600	8 de julho de 1877.
	Guaratinguetá	293,070	527,000	Idem.
	Apparecida	297,880	554,000	Idem.
	Roseira	308,430	544,030	27 de março de 1877.
	Moreira Cesar	314,685	554,830	15 de julho de 1898.
	Pindamonhangaba	325,700	552,230	18 de janeiro de 1877
	Andrade Pinto	336,077	561,830	31 de janeiro de 1898.

(a) Entroncamento da E. F. de Rezende á Bocaina.
(b) Posição da linha divisoria dos Estados de S. Paulo e Rio: *Kilometro 219.416.*
(c) Entroncamento da E. F. Minas e Rio.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Taubaté	342,320	536,027	27 de dezembro de 1876.
	Quiririm	350,820	553,077	Idem.
	Caçapava	363,742	562,027	1 de outubro de 1876.
	Eugenio de Mello	374,049	556,062	22 de março de 1898.
	S. José dos Campos	387,626	594,027	1 de agosto de 1876.
	Limoeiro	396,838	584,088	5 de outubro de 1891.
	Jacarehy	404,332	585,053	2 de julho de 1876.
	Bom Jesus	412,937	590,010	5 de agosto de 1894.
	Kilometro 418	418,196	—	—
...al de S. Paulo	Guararema	423,659	595.015	2 de julho de 1876.
(Continuação)	Sabauna	434,561	680,019	1 de janeiro de 1893.
	Mogy das Cruzes	447,334	761,127	6 de dezembro de 1875.
	Suzano	459,375	757,100	Idem.
	Poá	463,334	761,100	Idem.
	Lageado	471,914	774,336	Idem.
	Itaquera	472,080	767,999	Idem.
	Guayanna	488,393	751,490	2 de agosto de 1891.
	Penha	489,573	745,180	6 de novembro de 1875.
	Norte	496,312	749,000	Idem.
	Entre Rios (*a*)	197,669	272,800	13 de outubro de 1867.
	Santa Fé	205,666	264,800	27 de junho de 1869.
	Penha Longa	212,480	305,100	9 de junho de 1887.
	Chiador (*b*)	216,833	285,282	27 de junho de 1869.
...al de Porto Novo	Anta	224,439	243,643	2 de dezembro de 1875.
	Sapucaia (*c*)	233,710	214,588	20 de janeiro de 1871.
	Benjamin Constant	240,793	183,631	6 de agosto de 1871.
	Teixeira Soares	245,182	169,360	13 de maio de 1897
	Simplicio	250,206	152,549	2 de agosto de 1871.
	Porto Novo	261,433	143,304	Idem.
	Miguel Burnier	497,931	1.126,143	—
	Usina	501,165	1.149,318	—
	Kilometro 508	507,679	1.246,741	—
...al de Ouro Preto	Hargreaves	514,890	1.338,338	1 de outubro de 1896.
	Rodrigo Silva	520,788	1.278,556	1 de janeiro de 1888.
	Tripuhy	531,183	1.071,212	—
	Ouro Preto	540,286	1.060,885	1 de janeiro de 1888.
	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895
...al de Bello Horizonte	Marzagão	592,561	776,248	—
	Freitas	595,706	803,804	—
	Bello Horizonte	604,653	836,638	7 de setembro de 1895
	Central	0,000	4,965	7 de janeiro de 1902.
	Lauro Muller	2,366	7,500	—
Auxiliar	S. Christovão	3,542	4,591	—
	Mangueira	4,831	11,010	28 de março de 1898.

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Minas: Kilometro 204,635. (Rio Parahybuna.)
(*b*) Idem: Kilometro 223,300. (Rio Parahyba.)
(Idem: *c*) Kilometro 234,151. (Idem.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Jockey-Club.	6,600	5,413	—
	Heredia de Sá	7,930	4,719	—
	Vieira Fazenda.	8,501	3,520	—
	Del Castillo.	10,187	15,384	—
	Cintra Vidal	12,593	19,214	—
	Terra Nova	13,285	24,300	—
	Thomaz Coelho.	14,562	24,455	—
	Cavalcante.	15,939	33,553	—
	Engenheiro Leal.	16,901	41,563	—
	Eduardo de Araujo.	17,679	38,136	—
	Inharajá	19,822	17,539	—
	Honorio Gurgel.	21,742	14,056	—
	Costa Barros.	25,403	18,522	28 de março de 1898.
	Thomazinho	28,758	19,113	Idem.
	Andrade de Araujo.	36,418	11,818	Idem.
Linha Auxiliar.	Ambahy	41,900	22,700	Idem.
(Continuação)	Santa Rita	44,042	30,197	Idem.
	S. José (parada)	45,722	26,435	Idem.
	Carlos Sampaio.	50,041	49,302	Idem.
	Aljezur (parada).	57,522	28,965	Idem.
	Theophilo Cunha.	62,722	36,629	Idem.
	Belém	69,947	29,921	Idem
	Paes Leme.	82.539	47,693	Idem.
	Sertão	87,993	61,200	Idem.
	Bomfim.	94,916	155,500	Idem.
	Vera Cruz	104,646	398,000	Idem.
	Conrado Niemeyer	108,519	499,200	Idem.
	Governador Portella. . . .	113,952	634,900	Idem.
	Barão de Javary	115,930	627,100	Idem.
	Estiva	118,436	611,700	Idem.
	Monte Alegre.	121,914	595,100	Idem



Central do Rio Grande do Norte, Corcovado, Dourado, Funilense e Goyaz

MINISTERIO DA FAZENDA
ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Natal	0,000	2,850	13 de junho de 1906.
	Igapó (Parada)	4,000	2,850	Idem.
	Extremoz (Parada)	16,000	41,850	Idem.
entral de Rio Grande do Norte	Ceará-mirim	33,811	11,850	Idem.
	Itapassaroca (Parada)	45,450	47,450	15 de novembro de 1906.
	Taipú	56,000	41,850	15 » » » 1907.
	Baixa Verde	83.554	62,000	12 de outubro de 1910.
	Cardoso (Parada)	100,994	—	4 de setembro de 1911.
	Cosme Velho	0,000	38.800	1 de julho de 1885.
	Morro do Inglez	0,700	111,200	Idem.
orcovado	Sylvestre	1.260	254,600	Idem.
	Paineiras	2,750	465,000	Idem.
	Corcovado	3.840	667,800	Idem.
	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
	Sampaio Vidal	13,000	516,500	1 de janeiro de 1911.
	Trabijú	19,000	533,300	9 de maio de 1903.
	Pedro Alexandrino	41,000	561,000	2 de junho de 1910.
	Bocaina	50,000	615,200	Idem.
	Izar	57,000	582,000	1 de janeiro de 1911.
	Tabóca	66,000	553,000	Idem.
	Santa Eulalia	72,000	524,000	Idem.
	Bariry	82,000	433,000	Idem.
	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
urado	Ferraz Salles	10,000	—	Idem.
	Dourado	20,000	—	dezembro de 1900.
	Santa Clara	27,000	—	9 de maio de 1903.
	Trabijú	34,000	—	Idem.
	Boa Esperança	42,000	—	Idem.
	Java	50,000	567,500	20 de agosto de 1906.
	Ponte Alta	59,000	525,000	Idem.
	Gavião Peixoto	71,000	—	1 de abril de 1908.
	Nova Paulicéa	77,000	—	1 de outubro de 1908.
	Nova Europa	85,000	—	Idem.
	Tabatinga	103,000	—	15 de janeiro de 1909.
	Ibitinga	124,000	—	14 de novembro de 1910.
	Porto Rangel	0,000	—	1 de maio de 1912.
mal de Jahú	Moraes Barros	5,000	—	Idem.
	Bica da Pedra	19,000	—	Idem.
	Carlos Botelho (Campinas)	0,000	668,300	21 de junho de 1908.
	Guanabara	2,000	668,300	Idem.
	Barão Geraldo	10,000	—	1 de janeiro de 1910.
llense	José Paulino	23,000	—	—
	Engenho	25,000	—	—
	Cosmopolis	43.000	—	14 de setembro de 1899.
	Arthur Nogueira	52,000	641,167	21 de junho de 1908.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Funilense (*Continuação*)	Guaiquica	66,000	—	1 de novembro de 1911.
	Xadrez	74,000	—	2 de julho de 1912.
	Engenheiro Coelho	87,000	—	Idem.
Goyaz (Linha Tronco)	Formiga	0,000	806,000	—
	Arcos	30,317	749,600	20 de abril de 1908.
	S. Miguel	50,360	612,600	25 de setembro de 1908.
	Porto Real	61,340	606,100	19 de dezembro de 1908.
	Franklin Sampaio	81,706	625,600	30 de dezembro de 1909.
	Bambuhy	113,176	659,300	1 de maio de 1910.
	Perdição	134,297	630,000	15 de maio de 1911.
	Tigre	150,551	658,000	28 de setembro de 1911.
	Cambuhy	162,324	803,000	1 de outubro de 1912.
	Urubú	173,848	694,000	Idem.
Ramal de Araguary	Araguary (a)	0,000	930,300	28 de setembro de 1911.
	Araguary	0,121	930,300	Idem.
	Amanhece	14,969	912,700	Idem.
	Engenheiro Bethout	52,338	506,900	Idem.

(*a*) A origem ou zero é o ponto em que se faz a ligação desta linha com a da Companhia Mogyana.

Compagnie Auxiliaire

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			metros	
	Porto Alegre	388,625	5,200	14 de abril de 1874.
	Navegantes	385 309	5,200	Idem.
	Gravatahy.	383.225	5,360	Idem.
	Canôas.	374,423	20,540	Idem.
	Sapucaia.	362,486	32,260	Idem.
	S. Leopoldo	355,507	10,420	Idem.
	Neustadt.	353,368	9,260	Idem.
	Portão.	340,415	46,460	2 de julho do 1909.
	Capella	331, 433	38,410	Idem.
	Parecy.	321,652	39,360	Idem.
	Montenegro	312,257	13,860	Idem.
	Fortaleza.	300,140	33,660	10 de maio de 1910.
	Gil.	286.312	41,300	Idem.
	Barreto	270,412	15,360	Idem.
	Ligação	259,815	23,900	28 de janeiro de 1911.
	Santo Amaro	242,616	13,910	7 de março de 1883.
	Monte Alegre	223,423	16,510	Idem.
	João Rodrigues	205,822	16.410	Idem.
	Couto.	184,202	29,190	Idem.
	Rio Pardo.	180,709	21,690	Idem
	Pederneiras	161,399	22.590	Idem.
	Bexiga.	138,209	27,590	Idem.
Compagnie Auxiliaire:	Cachoeira	114,566	70,480	Idem.
rto Alegre a Uruguayana.	Ferreira.	100,595	32,610	13 de outubro de 1885
	Jacuhy.	79,742	32,450	Idem.
	Estiva.	66,053	39,650	Idem.
	Restinga Secca	50,733	44,430	Idem.
	Arroio do Só.	29,575	59,030	Idem.
	Colonia	11,842	76,780	Idem.
	Santa Maria, ...	0,000	113,390	Idem.
	Canabarro.	21,903	130,790	23 de dezembro de 1890
	S. Pedro.	44,153	107,390	Idem.
	S. Lucas	67,993	95,300	Idem.
	Umbá	91,559	90,390	Idem.
	Cacequy	112,892	89,090	Idem.
	Entroncamento	123,300	86,630	15 de novembro de 1909.
	Saycan.	125,906	87,250	22 de novembro de 1907.
	Itapevy	145,152	85,000	Idem.
	Jacaquá	165,121	80,400	Idem.
	Tigre.	188,477	78,000	Idem.
	Passo Novo	202,146	82,200	Idem.
	Palma.	216,790	131,000	Idem.
	Alegrete.	231,795	92,400	dem.
	Capivary.	247,737	126,600	24 de dezembro de 1907.
	Inhanduhy	259,841	94,300	Idem.
	Guassú-Boi	273,702	116,800	Idem.
	Ibirocay	301,441	75,400	Idem.
	Touro Passo.	311,639	121.600	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃ
Porto Alegre a Uruguayana (*Continuação*)	Carumbé	334,317	115,000	24 de dezembro de 190
	Pindaby-mi im.	351,037	73,600	Idem.
	Uruguayana	373,660	74,400	Idem.
Cacequy a Rio Grande	Cacequy	0,000	89,090	24 de agosto de 1896.
	Azevedo Sodré	32,748	101,430	Idem.
	Bella Vista	65,742	149,690	Idem.
	S. Gabriel	77,093	108,780	Idem.
	Vaccacaby	91,200	107,380	8 de outubro de 1900.
	Suspiro	113,618	160,980	Idem.
	Ibaré	134,896	192,900	Idem.
	Tres Estradas	154,291	358,470	Idem.
	S. Sebastião	159,378	381,260	3 de dezembro de 189
	Bagé	207,085	209,000	2 de dezembro de 188
	Rio Negro	231,307	181,330	Idem.
	Santa Rosa	246,841	191,759	Idem.
	Candiota	261,826	191,800	Idem.
	Pedras Altas	293,431	3 7,620	Idem.
	Nascente	307,912	188,510	Idem.
	Cerro Chato	333,815	99,210	Idem.
	Basilio	363,216	50,350	Idem.
	Piratiny	385,666	27,040	Idem.
	Cerrito	386,963	25,590	Idem.
	Passo das Pedras	400,289	28,830	Idem.
	Capão do Leão	420,072	27,110	Idem.
	Theodosio	422,389	17,180	Idem.
	Pelotas	434,829	3,540	Idem.
	Povo Novo	454,285	14,900	Idem.
	Quinta	470,186	6,830	Idem.
	Junção	482,631	2,830	Idem.
	Rio Grande	486,521	3,030	Idem.
	Maritima	489,376	2,200	Idem.
Costa do Mar	Junção	0,000	2,830	2 de dezembro de 1884
	Vieira	5,976	2,590	Janeiro de 1899.
	Senandes	12,276	2,360	Idem.
	Bolacha	14,276	2,280	Idem.
	Villa Siqueira	16,566	2,200	Idem.
Couto á Santa Cruz	Couto	0,000	29,190	15 de novembro de 1905.
	Santa Cruz	31,099	47,690	Idem.
Neustadt á Taquara	Neustadt	0,000	9,260	15 de agosto de 1903.
	Novo Hamburgo	7,466	27,300	Idem.
	Hamburg-Berg	10,275	57,850	Idem.
	Campo Bom	17,147	23,080	Idem.
	Sapyranga	26,785	32,390	Idem.
	Amaral Ribeiro	30,601	52,080	Idem.
	Nova Palmeira	34,913	41,860	Idem.
	Campo Vicente	39,419	33,570	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
eustadt á Taquara	Parobé	47,419	47,250	15 de agosto de 1903.
(Continuação)	Taquara	53,115	28,850	Idem.
	Montenegro	0,000	13,860	2 de julho de 1909.
	Cafundó	9,968	18,000	Idem.
	Victoria	16,064	27,000	Idem.
	Maratá	19,336	27,000	Idem.
	Esperança	27,339	159,000	1 de dezembro de 1909.
	Linha Bonita	38,127	371,280	Idem.
João do Montenegro a Caxias	S. Salvador	45,756	486,000	Idem.
	Barão	59,070	650,000	Idem.
	Carlos Barbosa	71,940	679,000	27 dezembro de 1909.
	Nova Sardenha	86,774	701,700	13 de maio de 1910.
	Nova Vicenza	95,666	763,040	Idem.
	Forqueta	102,870	768,000	31 de maio de 1910.
	Caxias	115,800	759,000	Idem.
	Entroncamento	0,000	86,630	15 de novembro de 1909.
	S. Simão	10,565	89,080	Idem.
	Corte	31,415	94,180	Idem.
	Rosario	48,371	114,080	Idem.
aycan á Sant'Anna do Livramento	Guará	70,458	113,280	30 de outubro de 1910.
	Santa Rita	88,230	167,480	15 de junho de 1910.
	Porteirinha	111,619	126,020	30 de agosto de 1910.
	Palomas	135,006	185,620	3 de outubro de 1910.
	Sant'Anna	156,306	183,820	30 de outubro de 1910.
	Santa Maria	0,000	113,390	20 de novembro de 1894.
	Pinhal	18,400	462.810	Idem.
	Philippson	25,900	462,210	Idem.
	Val de Serra	35,533	492,810	Idem.
	Taquarembó	50,828	501,810	Idem.
	Julio de Castilhos	72,864	503,810	Idem.
	Tupaceretan	98,615	458,410	Idem.
	Espinilho	128,376	420,230	Idem.
	Cruz Alta	131,420	468,410	Idem.
	Lagoão	182,890	486,610	31 de maio de 1897.
	Porongos	208.488	501,010	Idem.
anta Maria a Uruguay	Santa Barbara	226,093	521,010	Idem.
	Pinheiro Marcado	261,511	544,010	Idem.
	S. Bento	286,000	563,910	15 de novembro de 1897.
	Carázinho	300,790	592,130	Idem.
	Pulador	329,940	597,050	31 de janeiro de 1898.
	Passo Fundo	355,435	670,210	Idem.
	Coxilha	381.786	696,610	3 de maio de 1910.
	Sertão	401,991	731,510	Idem.
	Erechim	411,979	759,610	Idem.
	Erebango	421,954	761,960	Idem.
	Capo-Eré	439,401	779,020	Idem.
	Paiol Grande	461,438	786,660	30 de agosto de 1910.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Santa Maria á Uruguay.	Baliza	480,838	728,600	30 de agosto de 1910.
	Barro	493,415	755,750	Idem.
	Viaductos	505,288	587,180	25 de outubro de 1910.
	Cannavial	518,766	428,920	Idem.
	Marcellino Ramos	534,333	363,620	Idem.

Great Western

5354

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Jaraguá	0,000	3,300	2 de dezembro de 1884
	Maceió	2,500	4,500	Idem.
	Bebedouro	8,500	3,000	Idem.
	Fernão Velho	14,600	4,650	Idem.
	Satuba	19,500	5,500	Idem.
	Utinga	26,500	12,000	Idem.
	Cachoeira	32,000	13,000	Idem.
	Rio Largo	34,000	42,000	Idem.
	Lourenço de Albuquerque	(a) 35,000	46,000	Idem.
	Bom Jardim	44,800	65,500	Idem.
	Itamaracá	53,500	71,000	Idem.
	Muricy	64,300	83,000	Idem
	Nicho	71,000	89,000	Idem.
ral de Alagôas, Ramal de Viçosa e prolongamento	Branquinha	75,000	103,000	Idem.
	União	88,000	146,700	Idem.
	Urupema	47,200	108,600	24 de dezembro de 1891.
	Bittencourt	55,000	148,800	Idem.
	Atalaia	61,000	58,000	Idem.
	Estrada Branca	68,000	64,000	Idem.
	Capella	73,700	78,600	Idem.
	Euclides Malta	83,500	108,000	Idem.
	Gamelleira	87,900	120,000	Idem.
	Viçosa	97,000	214,900	Idem.
	Annel	106,408	247,000	29 de dezembro de 1911.
	Pau'o Jacintho	117,918	274,700	19 de maio de 1912.
	Quebrangulo	137,990	342,000	14 de dezembro de 1912.
	Parada	141,069	—	29 de dezembro de 1912.
	Central (Recife)	0,000	2,400	25 de março de 1885.
	Afogados	3,073	3,800	1 de janeiro de 1900.
	Areias	6,552	5,000	1 de maio de 1891.
	Tigipió	8,794	11,100	25 de março de 1885.
	Soccorro	14,375	33,000	Idem.
	Jaboatão	16,426	45,000	Idem.
	Morenos	27,353	85,000	15 de agosto de 1885.
	Tapéra	38,265	155,000	10 de novembro de 1885.
	Victoria	50,970	146,000	9 de janeiro de 1886.
al de Pernambuco	F. Glycerio	64,100	190,900	8 de maio de 1886.
	Russinha	72,075	293,000	24 de agosto de 1887.
	Gravatá	89,210	448,400	4 de janeiro de 1894.
	Bezerros	111,660	459,000	1 de dezembro de 1895.
	Gonçalves Ferreira	127,000	509,100	Idem.
	Caruarú	139,100	537,700	Idem.
	S. Caetano	161,000	548,600	Idem.
	Antonio Olyntho	179,900	565,000	25 de dezembro de 1896.
	Bello Jardim	195,766	603,800	2 de fevereiro de 1906.
	Sanharó	212,056	648,000	1 de novembro de 1906.

a) Entroncamento do ramal de Viçosa.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇ
			Metros	
Central de Pernambuco (*Continuação*)	Pesqueira	228,383	636,000	6 de fevereiro de 19
	Ipanema	241,406	589,600	15 de dezembro de 1
	Mimoso	251,386	636,040	19 de maio de 1911.
	Kilometro 259	258,606	—	27 de dezembro de 19
	Barão do Rio Branco	269,268	664,500	13 de maio de 1912.
Conde d'Eu (Cabedello ao Pilar)	Molhe de Cabedello	0,000	2,500	25 de março de 1889
	Cabedello	0,708	3,000	Idem.
	Jacaré	9,000	3,400	Idem.
	Parahyba	18,708	19,000	7 de setembro de 18
	Fabrica de Tecidos	28,300	12,000	Idem.
	Santa Rita	30,150	10,000	Idem.
	Engenho Central	32,960	19,000	Idem.
	Reis	37,833	17,400	Idem
	Espirito Santo	44,207	18,400	Idem.
	Entroncamento	50,198	24,700	Idem.
	Coitézeiras	64,948	32,000	28 de dezembro de
	Pilar	74,339	36,200	Idem.
Entroncamento a Grossos	Entroncamento	0,000	24,700	7 de setembro de 18
	Cobé	1,497	37,000	Idem.
	Sapé	13,821	124,610	Idem.
	Araçá	24,257	144,710	Idem.
	Páo Ferro	33,983	91,150	Idem.
	Mulungú	43,899	88,020	Idem.
	Cachoeira	61,012	81,610	5 de julho de 1884.
	Independencia	66,279	87,400	Idem.
	Itamataby	72,816	96,200	1 de julho de 1901.
	Picpirituba	78,814	102,000	20 de dezembro de
	Grossos	82,573	—	Idem.
Ramal de Alagôa Grande	Mulungú	0,000	88,020	7 de setembro de 1
	Bastiões	12,923	114,000	1 de julho de 1901.
	Alagôa Grande	23,155	133,077	Idem.
Natal a Itamataby	Natal	0,000	14,500	28 de setembro de
	Pitimbú	12,000	21,500	Idem.
	Cajupiranga	23,140	63,500	Idem.
	S. José (Alto)	37,950	9,500	Idem.
	S. José (Baixo)	40,800	6,500	Idem.
	Sapé	45,150	10,000	31 de outubro de 1
	Baldhum	51,920	6,500	Idem.
	Estivas	60,000	13,000	Idem.
	Goyaninha	63,500	31,360	Idem.
	Penha	80,300	16,000	Idem.
	Pequery	86,700	19,500	Idem.
	Villa Nova	92,000	82,500	Idem.
	Montanhas	101,800	74,000	Idem.
	Nova Cruz (*a*)	120,600	123.000	10 de abril de 188

(*a*) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio Grande do Norte e Parahyba : Kilometro 122,200.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Caiçara	138,281	150,200	1 de janeiro de 1904.
l a Itamataby	Serra da Raiz	148,016	134,000	Idem.
ntinuação)	Sertãosinho	155,970	89,800	Idem.
	Itamatahy	164,660	96,200	Idem.
	Piranhas	0,000	46,500	25 de fevereiro de 1881.
	Olhos d'Agua	27,847	250,000	Idem.
	Talhado	40,804	235,000	10 de julho de 1882.
	Pedra	54,446	254,000	Idem.
o Affonso	Sinimbú	69,939	299,600	2 de agosto de 1882.
	Moxotó	83,736	277,600	Idem.
	Quixaba (a)	101,232	323,050	9 de julho de 1883.
	Jatobá	115,136	298,500	2 de agosto de 1883.
	Cinco Pontas	0,000	2,043	9 de fevereiro de 1858.
	Afogados	2,768	4,023	Idem.
	Bôa Viagem	8,724	7,075	Idem.
	Prazeres	12,275	9,080	Idem.
	Pontesinha	20,468	2,520	Idem.
	Ilha	24,225	2,010	Idem.
	Cabo	31,511	13,030	Idem.
	Ipojuca	38,367	53,050	3 de novembro de 1860.
	Olinda	45,035	98,050	Idem.
e a S. Francisco	Timbó-Assú	51,830	96,000	Idem.
	Escada	57,671	94,044	Idem.
	Limoeiro	63,910	99,060	13 de maio de 1862.
	Frecheiras	70,149	124,087	Idem.
	Aripibú	78,291	119,070	Idem.
	Ribeirão	86,876	95,060	Idem.
	Gamelleira	95,783	90,050	Idem.
	Cuyambuca	104,020	94,040	7 de junho de 1862.
	Agua Preta	113,610	142,086	Idem.
	Una	124,739	120,000	30 de novembro de 1862.
	Brum (Recife)	0,000	2,300	26 de outubro de 1881.
	Encruzilhada	3,150	5,130	Idem.
	Arrayal	6,550	10,330	Idem.
	Macacos	13,750	48,330	Idem.
	Camaragibe	18,376	36,330	Idem.
	S. Lourenço	25,185	32,330	Idem.
e ao Pilar	Tiuma	30,120	45,330	Idem.
	Mussurêpe	38,000	55,030	Idem.
	S. Severino	45,600	60,560	Idem.
	Pau d'Alho	48,822	70,630	Idem.
	Carpina (Floresta dos Leões)	59,875	183,730	20 de fevereiro de 1882.
	Tracunhaên	67,213	90,830	15 de setembro de 1882.
	Nazareth	72,944	58,930	Idem.
	Lagôa Secca	84,144	47,330	Idem.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Pernambuco e Alagôas : Kilometro 101,374, a partir de Una.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Recife ao Pilar. (*Continuação*)	Baraúna.	91,244	74,730	1 de janeiro de 1883.
	Alliança	97,244	69,330	Idem.
	Pureza.	107,600	71,330	Idem.
	Timbaúba	117,954	101,930	8 de fovereiro de 1888
	Rosa e Silva.	129,530	177,670	2 de julho de 1900.
	Itabayana.	143,532	44,000	5 de janeiro de 1901.
	Pilar.	157,134	35,200	28 de dezembro de 1883
Ramal do Limoeiro	Carpina (Floresta dos Leões)	0,000	183,730	20 de fevereiro de 1882
	Lagôa do Carro	6,810	126,930	Idem.
	Campo Grande.	13,705	142,830	Idem.
	Limoeiro.	23,086	133,130	Idem.
Ramal de Campina Grande.	Itabayna.	0,000	44,000	5 de janeiro de 1901.
	Lauro Muller.	5,359	50,125	2 de outubro de 1907.
	Mogerio	20,550	127,130	Idem.
	Ingá	37,434	144,650	Idem.
	Galante	59.279	373,000	Idem.
	Campina Grande.	80,196	805,000	Idem.
Ribeirão a Cortez	Ribeirão.	0,000	95,6 0	1 de julho de 1906.
	Caxangá.	8,697	112,410	Idem.
	Progresso	12,599	139,700	Idem.
	Linda Flôr.	18,315	137,580	Idem.
	Ilha de Flores	22,108	194,900	Idem.
	Cortez.	28,657	305,800	Idem.
Sul de Pernambuco	Una	0,000	118,715	2 de dezembro de 1882
	Pirangy	5,045	120,000	25 de agosto de 1894.
	Boa Sorte	8,848	123,000	Idem.
	Catende	17,702	153,000	2 de dezembro de 1882
	Junqueira	31,010	185,000	28 de junho de 1883.
	Colonia	33,588	189,000	11 de janeiro de 1884.
	Marayal.	39,083	215,600	Idem.
	Florestal	43,125	246,740	1 de dezembro de 1894
	Barra	49,985	296,000	7 de junho de 1884.
	Pery-Pery.	53,405	308,000	15 de junho de 1883.
	S. Benedicto	58,982	363,600	7 de junho de 1884
	Quipapá	72,643	427,473	15 de janeiro de 1885.
	Agua Branca	84,923	533,43[illegible]	Idem.
	Glycerio	89,733	529,192	13 de maio de 1894.
	Canhotinho	103,250	492,273	15 de janeiro de 1885.
	Segismundo Gonçalves.	118,060	647,300	19 de junho de 1887.
	S. João	128,783	699,900	2 de julho de 1887.
	Garanhuns.	146,420	866,300	28 de setembro de 1887.
Ramal de União	Glycerio	0,000	529,192	13 de maio de 1894.
	Agua Vermelha	6,740	384,090	Idem.
	Serra Grande	16,130	275,000	Idem.
	Lage.	21,900	230,700	Idem.
	Barra do Canhoto.	37,699	110,348	Idem.
	União	47,488	146,700	Idem.

Leopoldina Railway

Linhas fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Porto Novo	0,000	154,384	8 de outubro de 1874.
	S. José	2,647	152,834	Idem.
	Mello Barreto (a)	7,524	137,550	20 de abril de 1887.
	Antonio Carlos	12,195	158.384	8 de outubro de 1874.
	Volta Grande	26,691	209,384	Idem.
	S. Luiz	37,632	374,434	Julho de 1877.
	Providencia	43,408	262,834	Idem.
	S. Martinho	46,380	251,650	Idem.
	Santa Isabel	58,602	219,934	Idem.
	Recreio	67,023	173,934	Idem.
	Campo Limpo	80,047	174,894	Idem
	Vista Alegre (b)	88,411	163,834	Idem.
	Aracaty	93,954	168,434	21 de setembro de 1885.
	Cataguazes	105,362	174,674	Idem.
	Barão de Camargos	114,077	180,615	—
	Sinimbú	121,527	200,934	28 de fevereiro de 1880.
	D. Euzebia	130,075	227,834	Idem.
opoldina Railway Company	Santo Antonio	136,872	243,234	Idem.
	Sobral Pinto	148,380	279,834	Idem.
	Diamante	154,669	305,831	Idem.
	Ligação	166,897	373,000	—
	Ubá	172,194	339,484	28 de fevereiro de 1880.
	Carlos Peixoto	177,887	—	—
	Rio Branco	194,156	337,084	28 de fevereiro de 1880.
	S. Geraldo	204,134	379,484	Idem.
	Coimbra	230,140	722,850	16 de agosto de 1885.
	Cajury	240,745	688,484	5 de outubro de 1885.
	Viçosa	252,155	651,484	15 de novembro de 1885.
	Teixeiras	267,068	651,484	21 de dezembro de 1885
	Vau-Assú	291,162	552,484	4 de fevereiro de 1886.
	Ponte Nova	305,839	408,884	9 de abril de 1886.
	Pontal	319,312	386,484	30 de junho de 1886.
	Chopotó	329,127	363,484	Idem.
	Rio Doce	342,626	383,884	6 de setembro de 1886.
	Saude	369,603	499,884	20 fevereiro de 1887.
mal de Leopoldina	Vista Alegre	0,000	163,834	Julho de 1877.
	Leopoldina	12,319	226,914	Idem.
	Mello Barreto	0,000	137,550	20 de abril de 1887.
	Paquequer	0,813	146,550	1 de agosto de 1885.
	Bacellar	9,857	233,550	Idem.
	S. Francisco	20,967	267,550	Idem.
mal de Sumidouro	Bella Joanna	27,695	272,550	Idem.
	Sumidouro	34,220	348,293	Idem.
	B. de Aquino	44,436	521,889	11 de março de 1889.
	Muriaelly	56,902	558,263	Idem.
	D. Marianna	68,456	952,273	Idem.

(a) Entroncamento do ramal de Sumidouro. (b) Entroncamento do ramal de Leopoldina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Sumidouro	Conselheiro Paulino	91,889	811,873	11 de março de 1889.
(Continuação)				
Central de Macahé	Macahé	0,000	2,500	6 de abril de 1891.
	Almeida Pereira	11,500	14,400	Idem.
	Mundéos	31,838	27,800	Idem.
	Glycerio	43,393	79,500	Idem.
Prolongamento da Barão de Araruama	Triumpho	0,000	59,800	23 de março de 1879.
	Leitão da Cunha	17,685	466,500	17 de agosto de 1891.
	Trajano de Moraes	27,203	690,000	Idem.
	Visconde de Imbé	45,118	358,000	—
	Manoel de Moraes	50,767	249,000	—
Carangola	Campos	0,000	21,000	19 de novembro de 1877.
	Travessão	17,124	38,200	Idem.
	Guandú	23,175	49,800	1 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Josino	30,326	38,200	21 de fevereiro de 1878.
	Villa Nova	40,376	55,200	22 de abril de 1878.
	Murundú	50,458	78,200	10 de agosto de 1878.
	Cardoso Moreira	74,356	33,800	4 de dezembro de 1878.
	Monção	88,450	48,700	1 de junho de 1880.
	Paraizo	96,043	60,300	Idem.
	S. Caetano	109,208	71,900	10 de abril de 1886.
	S Domingos	113,741	93,900	9 de junho de 1881.
	Itaperuna	129,496	119,300	17 de outubro de 1881.
	Entroncamento	134,265	129,600	Idem.
	Bananeiras	146,520	158,900	28 de fevereiro de 1887.
	Natividade	156.710	186,300	26 de junho de 1887.
	Porciuncula	169,204	196,300	Idem.
Ramal de Poço Fundo	Entroncamento	0,000	129,600	17 de outubro de 1881.
	Retiro	14,726	150,000	15 do outubro de 1883.
	Lage	25,379	174,000	Idem.
	Patrocinio	33,536	177,000	15 de junho de 1886.
Ramal de Itabapoana	Murundú	0,000	78,200	10 de agosto de 1878.
	Santa Barbara	6,026	91,000	—
	Santo Eduardo	20,626	64,000	13 de junho de 1879.
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim	Santo Eduardo (a)	0,000	64,000	Idem.
	Itabapoana	1.590	66,600	2 de fevereiro de 1893.
	D. America	11,516	67,000	1 de abril de 1895.
	Mimoso	37,461	70,800	1 de julho de 1895.
	Muqui	52,604	213,500	1 de janeiro de 1902.
	S. Felippe	73,308	88,300	25 de julho de 1903.
	Muniz Freire	92,670	32,700	Idem.
Sul do Espirito Santo	Victoria	0,000	2,000	13 de julho de 1895.
	Vianna	20,713	15,000	Idem.
	Germania	42,160	230,000	Maio de 1900.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Espirito Santo : Kilometro 1,143

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Marechal Floriano	49,356	534,000	Março de 1902.
	Araguaya	67,772	631,000	Idem.
do Espirito Santo	Matbilde	78,949	507,600	Idem.
Continuação)	Guiomar	108,306	699,000	27 de junho de 1910.
	Virginia	124,326	544,000	Idem.
	Itapemirim	158,856	42,000	Idem.
	Itapemirim	0,000	42,000	Idem.
	Coutinho	15,606	86,533	15 de setembro de 1887.
avollas	Sabino Pessôa	40,348	134,495	Idem.
	Reeve	48,611	114,000	Idem.
	Alegre	61,040	131,502	Idem.
	Coutinho	0,000	86,533	Idem.
mal do Castello	Castello	21,425	124,600	Idem.
	Praia Formoza	0,000	—	—
	Triagem	4,536	—	—
	Amorim	6,617	—	23 de outubro de 1886.
	Bom Successo	7,934	—	—
	Ramos	9,374	—	—
	Olaria	10,388	—	—
	Penha	12,026	—	—
te	Braz do Pinna	13,782	—	—
	Cordovil	14,687	—	—
	Vigario Geral	17,056	—	23 de outubro de 1886.
	Merity	19,290	—	Idem.
	Sarapuhy	23,310	—	Novembro de 1887.
	Actura	30,412	—	—
	Rosario	37,884	—	Abril de 1888.
	Estrella	40,254	—	Idem.
	Entroncamento	45,981	—	Idem.

Madeira-Mamoré

DIRETORIA DE ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Porto Velho	0,000	—	31 de maio de 1910.
	Candelaria.	3,000	—	Idem.
	Santo Antonio.	8,000	—	Idem.
	Zingamoche	14,000	—	Idem.
	Theotonio	25,000	—	Idem.
	Pedra Canga.	34,000	—	Idem.
	S. Carlos	48,000	—	Idem.
	Luzitania	61,000	—	Idem.
	S. Patricio	65,000	—	Idem
	Sant'Anna.	70,000	—	Idem.
adeira-Mamoré	Caracol	79,000	—	Idem.
	Jacy-Paraná	88,000	—	Idem.
	Caldeirão	133,000	—	30 de outubro de 1910.
	Kilometro 152	152,000	—	Idem.
	Tres Irmãos	160,000	—	7 de setembro de 1911.
	Mutum.	170,000	—	Idem.
	Abunã.	220,000	—	Idem.
	Araras.	259,000	—	3 de dezembro de 1911.
	Ribeirão	292,000	—	Idem.
	Villa Murtinho.	312,000	—	7 de setembro de 1912.
	Guajará-Mirim.	364,000	—	Idem.

Mogyana

5354

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Campinas	0,000	693,000	3 de maio de 1875.
	Guanabara	4,000	668,040	—
	Anhumas	10,000	612,940	3 de maio de 1875.
	Tanquinho	20,000	606,850	Idem.
	Desembargador Furtado	25,000	585,890	1901.
	Carlos Gomes	28,000	640,600	3 de maio de 1875.
	Jaguary (inicial do ramal do Amparo)	35,000	565,490	Idem.
	Guedes	43,000	563,735	Idem.
	Resaca	54,000	602,805	27 de agosto de 1875.
	Conselheiro Martim Francisco	64,000	538,420	Idem.
	Mogy-mirim (inicial do ramal de Itapira)	76,000	611,180	Idem.
	Mogy-guassú (inicial do ramal de Penha)	84,000	588,460	14 de janeiro de 1878.
	Ipê	91,000	620,995	Idem.
	Estiva	97,000	593,530	Idem.
	Orissanga	108,000	686,085	25 de dezembro de 1901.
	Matto Secco	116,000	735,700	14 de janeiro de 1878.
	Cascavel (inicial do ramal de Caldas)	128,000	653,380	Idem.
	Engenheiro Mendes	133,000	625,800	Idem.
	Orindiuva	143,000	627,785	15 de julho de 1908.
Mogyana:	Lagôa (inicial do ramal de Vargem Grande)	154,000	703,695	—
a principal	Cocaes	161,000	696,700	15 de janeiro de 1902.
	Casa Branca (inicial do ramal de Mococa)	172,000	716,890	14 de janeiro de 1878.
	Coronel Cor êa	188,000	653,645	—
	Lage	195,000	706,745	16 de agosto de 1882.
	Coronel José Egydio	203,000	819,190	—
	Tambahú	210,000	697,770	Setembro de 1887.
	Faveiro	219,000	824,325	25 de dezembro de 1901.
	Corrego Fundo	227,000	733,970	16 de agosto de 1882.
	Santos Dumont (inicial do ramal Santos Dumont)	236,000	755,805	—
	Cerrado	242,000	742,085	—
	S. Simão (inicial do ramal de Jatahy e Pirajú)	259,000	632,065	15 de agosto de 1882.
	Bento Quirino	263,000	590,650	21 de outubro de 1902.
	Chanaan	271,000	613,140	—
	Tibiriçá	283,000	658,730	—
	Cravinhos (inicial do ramal de Cravinhos)	291,000	782,100	23 de maio de 1883.
	Duenopolis	295,000	723,770	—
	Villa Bomfim	305,000	564,700	—
	Santa Thereza	311,000	542,440	—
	Ribeirão Preto	317,000	517,580	23 de novembro de 1883.
	Barracão (inicial do ramal de Sertãosinho)	319,000	517,820	3 de outubro de 1886.
	Entroncamento (inicial do ramal de Santa Rita do Paraizo)	332,000	505,240	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Linha principal (*Continuação*)	Sarandy	334,000	578,760	3 de outubro de 1886.
	Visconde de Parnahyba	310,000	711,875	Idem.
	Engenheiro Brodowski	350,000	848,490	Idem.
	Batataes	365,000	880,290	Idem
	Macahubas	381,000	761,295	5 de abril de 1887.
	Bôa Sorte	391,000	669,815	Idem.
	Mandibú	400,000	665,690	25 de dezembro de 1901.
	Restinga	410,000	857,775	5 de abril de 1887.
	Franca	422,000	991,635	Idem.
	Crystaes	437,000	982,755	1 de setembro de 1900
	Indaiá	451,000	1.046,835	5 de março do 1888.
	Pedregulho	461,000	1.031,900	Idem.
	Chapadão	467,000	1.004,450	Idem.
	Igaçaba	483,000	711,500	Idem.
	Rifaina	495,000	535,860	Idem.
	Jaguára	508,000	519,070	Idem.
	Sacramento	519,000	512,155	23 de abril de 1889.
	Conquista	534,000	658,450	Idem.
	Engenheiro Lisboa	561,000	704.360	Idem.
	Paineiras	583,000	834,325	Idem.
	Uberaba	610,000	761,930	Idem.
	Mangabeira	631,000	831,275	21 de dezembro de 189
	Palestina	653,000	977,370	Idem.
	Burity	677.000	925,100	Idem.
	Irára	699,000	947,810	Idem.
	Sucupira	722,000	879,900	Idem.
	Uberabinha	744,000	854,240	Idem.
	Sobradinho	761,000	686.350	15 de novembro de 18
	Araguary	789,000	929,150	Idem.
Ramal do Amparo	Jaguary	0,000	535,490	3 de maio de 1875.
	Pedreira	10,000	584,390	15 de novembro de 187
	Coqueiros	20,000	650,390	Idem.
	Amparo (inicial do ramal de Serra Negra)	30,000	657,390	Idem.
	Tres Pontes	38,000	685,390	—
	Monte Alegre (inicial do ramal de Soccorro	48,000	734,090	Março de 1890.
Ramal de Soccorro	Monte Alegre	0,000	734,390	Idem.
	Dr. Carlos Norberto	9,000	830,790	1 de agosto de 1908.
	Visconde de Soutello	14,000	835,790	Idem.
	Barão de Ibitinga	22,000	803 790	21 de abril de 1909.
	Soccorro	32,000	744,790	Idem.
Ramal de Serra Negra	Amparo	0,000	657,390	15 de novembro de 187
	Alferes Rodrigues	10,000	813,310	—
	Pantaleão	17,000	661,340	5 de dezembro de 188
	Brumado	25,000	638,740	11 de setembro de 189
	Santo Aleixo	31,000	749,840	28 de março de 1892.
	Serra Negra	41,000	913,540	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Mogy-mirim	0,000	611,180	27 de agosto de 1875.
	Itapira	20,000	626,080	30 de junho de 1882.
mal de Itapira	Barão Ataliba Nogueira	36,000	622,980	—
	Eleuterio	47,000	676,980	15 de outubro de 1891.
	Sapucahy	50,000	663,280	1 de agosto de 1898.
	Mogy-guassú	0,000	588,460	14 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Laurindo	9,000	692,760	—
mal do Pinhal	Nova Louzã	20,000	693,260	—
	Motta Paes	28,000	758,360	—
	Espirito Santo do Pinhal	37,000	836,560	1 de outubro de 1889.
	Cascavel	0,000	653,380	14 de janeiro de 1878.
	Gerivá	15,000	662,680	25 de dezembro de 1901.
	S. João da Bôa Vista	30,000	729,680	—
mal de Caldas	Bairro Alegre	38,000	755,100	15 de novembro de 1910.
	Prata	43,000	818,480	1 de outubro de 1886.
	Cascata	49,000	1.209,180	3 de outubro de 1886.
	Caldas	77,000	1.186,480	Idem.
mal de Vargem Grande	Lagôa	0,000	703,695	—
	Vargem Grande	20,000	691,995	1 de setembro de 1909.
	Casa Branca	0,000	716,850	14 de janeiro de 1878.
	Itoby	14,400	652,240	—
	Engenheiro Roho	19,000	708,180	—
	Villa Costina	23,000	736,190	—
	S. José do Rio Pardo	35,000	675,540	Setembro de 1887.
mal de Mocóca	Ribeiro do Valle (inicial do ramal de Guaxupé)	42,000	688,390	—
	Engenheiro Gomide	44,000	713,190	Agosto de 1889.
	Venerando	48,000	749,790	—
	Commendador Guimarães	57,000	772,790	—
	Mocóca	65,000	640,390	Março de 1890.
	Canôas	72,000	573,590	Abril de 1891.
	Ribeiro do Valle	0,000	688,390	1 de junho de 1903.
	Dr. José Eugenio	6,000	730,190	Idem.
	Itahypuara	14,000	727,190	Idem.
	Moraes Salles	25,000	772,390	15 de setembro de 1903.
mal de Guaxupé	Julio Tavares	31,000	787,590	1 de abril de 1904.
	Guaxupé	45,000	821,990	13 de maio de 1904.
	Guaranezia	61,000	—	23 de junho de 1912.
	Catitó	72,000	—	1 de setembro de 1912.
	Itiguassú	79,000	—	1 de novembro de 1912.
	Santos Dumont	0,000	755,805	—
	Nhumirim	10,000	778,905	18 de julho de 1910.
	Santa Rosa	13,000	731,635	10 de maio de 1910.
mal de Santos Dumont	Amalia	23,000	604,905	Idem.
	Corredeira	34,000	598,670	1 de julho de 1912.
	Sampaio Moreira	45,000	709,190	15 de setembro de 1912.
	Itaóca	52,000	667,120	20 de outubro de 1912.
	Cajurú	60,000	766,490	8 de dezembro de 1912.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Jatahy e Pirajú	S. Simão	0,000	632,065	—
	Santa Elisa	16,000	705,405	15 de novembro de 1910.
	Jatahy	23,000	638,590	Idem.
	Gironda	31,000	577,335	13 de junho de 1911.
	Tatuca	40,000	537,380	Idem.
	Capão da Cruz	48,000	641,030	Idem.
	Monteiros	61,000	617,570	1 de junho de 1912.
	Mendonças	71,000	601,626	1 de outubro de 1912.
Ramal de Cravinhos	Cravinhos	0,000	782,100	—
	Bifurcação	7,000	719,996	1 de julho de 1910.
	Manoel Amaro	15,000	553,270	Idem.
	Alvarenga	21,000	521,350	Idem
Sub-ramal de Jandaia	Bifurcação	0,000	719,993	—
	Manoel Amaro	10,000	723,570	1 de julho de 1910.
	Alvarenga	16,000	559,235	Idem.
Ramal de Sertãosinho	Barracão	0,000	517,820	3 de outubro de 1886.
	Iracema	12,000	600,820	25 de novembro do 1906.
	Julio Pontes	21,000	603,560	18 de julho de 1910.
	Sertãosinho	24,000	555,480	25 de novembro de 1906.
	Francisco Schmidt	34,000	514,220	Idem.
Ramal de Santa Rita do Paraizo	Entroncamento	0,000	505,240	3 de outubro de 1886.
	Jardinopolis	9,060	585,940	1 de julho de 1900.
	Cresciuma	19,000	529,440	Idem.
	Porangaba	32,000	523.630	Idem.
	Guayuvira	40,000	565,540	Idem.
	Salles Oliveira	49,000	715,840	Idem.
	Orlandia	57,000	660,940	25 de dezembro de 1901.
	Jussara	66,000	779,240	Idem.
	S. Joaquim	76,000	614,940	15 de março de 1902.
	Bacury	83,000	574,390	1 de março de 1902.
	Guara	98,000	569,240	1 de agosto de 1903.
	Ituverava	112,000	631,190	Idem.
	Canindé	135,000	580,740	1 de novembro de 1904
	Aramina	148,000	612,940	Idem.
	Igarapava	158,000	663,340	1 de março de 1905.

Noroeste do Brazil

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Baurú	0,000	491,000	27 de setembro de 1906.
	Val de Palmas	9,810	534,000	1 de setembro de 1909.
	Presidente Tibiriçá	24,720	543,600	27 de setembro de 1906.
	Jacutinga	47,200	460,000	Idem.
	Presidente Alves	70,815	557,200	Idem.
	Toledo Pisa	83,080	549,800	1 de junho de 1909.
	Lauro Müller	91,720	536,800	27 de setembro de 1906.
	Presidente Penna	124,725	416,000	15 de fevereiro de 1908.
	Albuquerque Lins	150,905	396,400	Idem.
Noroeste do Brazil:	Hector Legru	177,260	411,000	Idem.
urú a Itapura	Miguel Calmon	201,540	415,400	Idem.
	Pennapolis	219,160	399,000	1 de dezembro de 1908.
	General Glycerio	239,445	371,000	1 de setembro de 1908.
	Araçatuba	280,225	386,200	1 de dezembro de 1908.
	Corrego Azul	300,490	311,600	31 de dezembro de 1908.
	Aracanguá	321,255	294,666	1 de maio de 1909.
	Anbangaby	339,815	290,000	Idem.
	Manso do Bacury	356,185	287,000	13 de maio de 1910.
	Lussanvira	336,325	289,100	Idem.
	Ilha Secca	403,480	286,940	Idem.
	Itapura	436,320	275,940	Idem.
	Itapura	0,000	275,940	13 de maio de 1910.
	Jupiá	25,944	277,000	5 de novembro de 1910.
	Tres Lagoas	36,483	312,250	31 de dezembro de 1912.
	Cervo	62,536	363,650	Idem.
apura a Corumbá (Itapura ao Rio Verde)	Arapuá	84,830	343,650	Idem.
	Burity	108,739	383,650	Idem.
	Barão do Rio Branco	150,787	326,850	Idem.
	Ribeirão Claro	192,397	389,250	Idem.
	Rio Verde	220,397	394,250	Idem.
ipura a Corumbá (Porto Esperança a Correntes)				

Oéste de Minas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Sitio (*a*)	0,000	1.039,000	30 de setembro de 1880.
	Ilhéos	23,400	985,000	Idem.
	Barroso	48,850	900,000	Idem.
	Prados	67,800	839,000	23 de agosto de 1881.
	Tiradentes	85,600	897,000	Idem.
	Chagas Doria	96,432	856,000	15 de abril de 1911.
	S. João	98,430	850,000	23 de agosto de 1881.
	Santa Rita	116,667	842,500	20 de janeiro de 1887.
	Nazareth	163,577	821,000	1 de maio de 1887.
ste de Minas	Ibituruna	190,086	809,000	31 de outubro de 1887.
	A. Mourão (*b*)	202,109	785,500	Idem.
	B. Successo	215,390	824,000	Idem.
	Tartaria	242,250	911,000	1 de fevereiro de 1888.
	Oliveira	270,925	961,700	1 de julho de 1888.
	Fromen	273,754	925,700	10 de fevereiro de 1894.
	C. da Motta	296,500	749,000	1 de maio de 1890.
	G. Ferreira (*c*)	311,900	714,200	1 de julho de 1890
	Desterro	322,767	698,450	18 de setembro de 1890.
	Divinopolis	355,170	662,000	30 de dezembro de 1890.
	A. Isacson	382,370	629,000	30 de dezembro de 1890.
	Cercado	408,780	615,600	1 de julho de 1891.
	Cardosos	427,092	604,000	Idem.
	Martinho de Campos (*d*)	436,862	585,000	Idem.
itio aParaopeba	B. Despacho	471,527	618,000	1 de janeiro de 1892.
	Abbadia	508,880	638,000	1 de maio de 1892.
	S. Francisco	523,133	565,000	1 de janeiro de 1893.
	Pompeu	544,752	547,000	1 de agosto de 1893.
	Brazióla	594,600	505,000	7 de dezembro de 1905.
	Paraopeba	601,800	505,000	10 de fevereiro de 1894.
	A. Mourão	0,000	785,500	31 de outubro de 1887.
	Macaia	19,115	768,000	31 de dezembro de 1887.
	P. Negra	23,376	764,000	16 de junho de 1888.
mal de Ribeirão Vermelho	Vigilato	34,532	750,000	16 de outubro de 1888.
	A. Botelho	42,930	739,000	— —
	Ribeirão Vermelho	43,520	737,000	14 de abril do 1888.
	G. Forreira	0,000	714,200	1 de julho de 1890.
	Sucupira	14,068	733,300	18 de setembro de 1890.
mal de Itapecerica	Lamounier	24,899	738,400	— —
	Itapecerica	34,558	776,200	1 de abril de 1891.
mal de Pitanguy	M. Campos	0,000	585,000	1 de julho de 1891.
	Pitanguy	4,865	630,000	23 de novembro de 1907.
eirão Vermelho a Carrancas	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1888.
	Lavras	9,311	800,500	1 de abril de 1895.

(*a*) Entroncamento na E. F. Central do Brazil.
(*b*) Entroncamento do ramal de Ribeirão Vermelho.
(*c*) Entroncamento do ramal de Itapecerica.
(*d*) Entroncamento do ramal de Pitanguy.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMÉTRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ribeirão Vermelho a Carrancas (*Continuação*)	F. Salles	41,000	816,000	21 de janeiro de 1897.
	P. Freitas	62,020	850,000	6 de junho de 1898.
	Carrancas	79,990	903,000	14 de dezembro de 1903.
	Paiol	112,684	915,837	15 de julho de 1912.
	S. Vicente	138,864	960,992	Idem.
Ribeirão Vermelho á Formiga	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1888.
	Perdões	19,969	767,000	23 de agosto de 1896.
	C. Verde	38,632	752,000	5 de janeiro de 1897.
	Toscano de Brito	58,960	780,000	11 de fevereiro de 1898.
	Candeias	83,900	931,000	Idem.
	Bugios	101,950	738,000	3 de novembro de 1903.
	Timhoré	121,800	738,200	7 de dezembro de 1905.
	Formiga	142,110	820,000	Idem.
Barra Mansa a Cedro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	Glycerio	13,072	385,000	Idem.
	Quatis	23,595	397,000	Idem.
	J. Leite	31,326	472,000	Idem.
	Afra	33,644	514,300	Idem.
	Falcão	40,915	574,000	Idem.
	Cedro	51,600	583,400	31 de outubro de 1903.
Barra Mansa ao Rio Claro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	A. de Paiva	12,243	435,000	Idem.
	A. Rocha	15,334	468,000	Idem.
	Rio Claro	42,416	431,000	Idem.
	Capivary	62,004	431,000	3 de novembro de 1910.
Divinopolis a Bello Horizonte	Divinopolis	0,000	662,000	30 de dezembro de 1890.
	Cajurú	18,066	745,360	1 de julho de 1911.
	Angicos	33,346	781,760	Idem.
	S. Aneose	51,366	822;265	Idem.
	Ituana	55,316	809,285	Idem.
	Soledade	77,466	794,000	Idem.
	M. Leme	83,616	769,885	Idem.
	Juatuba	95,016	716,186	14 de julho de 1912.
	S. Quiteria	98,210	703,060	1 de julho de 1911.
	C. Nova	117,916	802,013	Idem.
	Contagem	135,660	938,013	Idem.
	Prado (Parada)	151,766	848,871	Idem.
	Bello Horizoote	155,816	836,638	Idem.
Ramal do Pará	Soledade	0,000	794,000	1 de julho de 1911.
	Pará	27,515	780,385	22 de maio do 1912.

Paulista

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Jundiahy-Paulista	0,848	706,100	1 de abril de 1898.
	Horto	4,945	710,400	25 de julho de 1904.
	Corrupira	10,4 0	725,200	1 de julho de 1896.
	Louveira.	15,293	665,800	31 de março de 1872.
	Rocinha	22,921	700,600	Idem.
	Vallinhos	30,736	660,300	Idem.
	Samambaia	37,424	690,800	20 de fevereiro de 1893.
	Campinas	44,042	693,200	11 de agosto de 1872.
	Bôa Vista	53,157	637,800	27 de agosto de 1875.
	Jacuba.	62,605	559,900	23 de agosto de 1896.
	Rebouças	69,615	548,200	27 de agosto de 1875.
	Nova Odessa.	75,623	541,000	1 de agosto de 1907.
	Villa Americana.	81,959	528,500	27 de agosto de 1875.
Paulista:	S. Jeronymo.	87,634	501,300	22 de agosto de 1896.
ronco. Bitola de 1m,60.	Tatú.	93,794	513,000	30 de janeiro de 1876.
	Itaipú	100,281	533,000	30 de dezembro de 1896.
	Limeira	105,459	542,000	30 de junho de 1876.
	Ibicaba	111,006	564,000	31 de dezembro de 1896.
	Cordeiro	116,935	632,000	11 de agosto de 1876.
	Remanso.	126,188	661,800	4 de novembro de 1884.
	Araras.	134,515	611,000	10 de abril de 1877.
	Loreto	138,780	595,000	8 de dezembro de 1899.
	Elihu Root.	144,640	594.000	30 de setembro de 1877.
	S. Bento.	153,091	635,000	Dezembro de 1885.
	Leme	161,702	610,000	30 de setembro de 1877.
	Souza Queiroz	171,950	604,700	1 de outubro de 1893.
	Pirassununga	185,009	634,400	14 de outubro de 1878.
	Laranja Azeda.	189,882	533,200	6 de dezembro de 1886.
	Porto Ferreira.	205,394	549,700	15 de janeiro de 1880.
	Descalvado.	223,773	647,800	7 de novembro de 1881.
	Cordeiro	0,000	632,000	11 de agosto de 1876.
amal do Rio Claro. Bitola de 1m,60	Santa Gertrudes.	9,027	576,000	Dezembro de 1887.
	Rio Claro	16,875	612,500	11 de agosto de 1876.
	Laranja Azoda.	0,000	563,200	6 de dezembro de 1886.
	Emas	5,882	589,000	Idem.
amal de Santa Verediana. Bitola de 1m,60	Baguassú	12,774	590,000	26 de novembro de 1891.
	Santa Silveria	23,865	699,000	1 de agosto de 1892.
	Palmeiras	32,244	644,400	Idem.
	Santa Verediana.	38,922	674,800	20 de fevereiro de 1893.
	Porto Ferreira.	0,000	549,700	15 de janeiro de 1880.
amal de Santa Rita. Bitola de 0m,60	Tomhadouro	17,293	646,000	1 de dezembro de 1899.
	Santa Rita.	27,028	759,400	1890.
	Descalvado.	0,000	647,800	7 de novembro do 1881.
amal de Descalvado. Bitola de 0m,60	Pantano	10,093	697,600	1881.
	Aurora.	13,840	696,800	11 de agosto de 1876.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Tronco: Bitola de 1m,00	Rio Claro	0,000	612,500	2 de maio de 1883.
	Cachoeirinha	7,140	642,600	15 de outubro de 1884.
	Morro Grande	14,315	668,000	2 maio de 1883.
	Ferraz	20,832	568,000	15 de outubro do 1884.
	Corumbatahy	27,076	575,000	2 de maio de 1883.
	Cuscuzeiro	34,892	610,000	15 de outubro de 1884.
	Annapolis	41,002	688,000	2 de maio de 1883.
	Oliveiras	44,105	688,200	Idem.
	Estrella	51,415	788,000	15 de outubro de 1884.
	Visconde do Rio Claro	56,694	753,000	2 de maio de 1883.
	Tupy	60,400	778,000	1 de setembro de 1902
	Conde do Pinhal	65,375	742,000	2 de maio de 1883.
	Cayuby	72,500	818,400	—
	S. Carlos	76,916	828,700	2 de maio de 1883.
	Retiro	84,604	850,600	8 de julho de 1901.
	Ihaté	94,470	829,000	1 de dezembro de 1884
	Tamoyo	100,422	784,600	—
	Fortaleza	107,461	656,500	1 de dezembro de 1884.
	Ouro	117,409	715,000	1 de fevereiro de 1897
	Araraquara	127,486	650,900	18 de janeiro de 1885.
	Americo Braziliense	139,167	721,200	31 de agosto de 1891.
	Santa Lucia	144,738	702,000	Idem.
	Tapuya	151,980	583,000	—
	Rincão	159,204	526,000	31 de agosto de 1891.
	Motuca	176,139	607,600	6 de julho de 1892.
	Hammond	193,473	592,000	Idem.
	Guariba	199,732	604,400	Idem.
	Corrego Rico	211,259	524,000	10 de maio de 1894.
	Jaboticabal	223,245	577,600	5 de maio de 1893.
	Graminha	232,040	653,200	1 de outubro de 1903.
	Ibitirama	238,990	677,000	Idem.
	Tayuva	252,712	623,600	28 de dezembro de 190
	Andes	262,358	624,400	Idem.
	Bebedouro	276,488	532,800	Idem.
	Mandembo	291,200	582,200	—
	Colonia	308,040	591,200	25 de maio de 1909.
	Palmar	319,415	582,000	—
	Barretos	332,954	521,200	25 de maio de 1909.
Ramal de Jahú	Visconde do Rio Claro	0,000	753,000	2 de maio de 1883.
	Ityrapina	13,201	751,200	1 de julho de 1885.
	Campo Alegre	27,949	643,200	Idem.
	Aterrado	40,461	661,000	Julho de 1901.
	Brotas	49,742	664,700	1 de julho de 1885.
	Espraiado	59,976	636,000	1 de dezembro de 18
	Canella	71,753	782,000	1 de fevereiro de 189
	Corrinha	82,618	758,000	18 de fevereiro de 188
	Taboleiro	90,565	821,000	Julho de 1901.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Ventania	100,202	689,000	18 de fevereiro de 1887.
	Dois Corregos	110,198	618,000	7 de setembro de 1886.
amal de Jahú	Mineiros	119,379	648,000	Idem.
(Continuação)	Banharão	128,697	687,000	18 de fevereiro de 1887.
	Jahú	142,952	544,000	Idem.
	S. Carlos do Pinhal	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Babylonia	18,612	760,000	1 de setembro de 1891.
	Floresta	22,201	702,400	Idem.
	Canchim	25,231	694,000	Idem.
mal de Agua Vermelha	Capão Preto	29,605	694,000	2 de setembro de 1892.
	Agua Vermelha	38,984	809,000	Idem.
	Ararahy	50,241	690,800	Idem.
	Alfredo Ellis	54,384	710,400	—
	Santa Eudoxia	62,976	612,600	20 de setembro de 1883.
	S. Carlos	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Angico	8,136	718,800	10 de maio de 1894.
mal de Ribeirão Bonito	Monjolinho	13,056	664,600	Idem.
	Jacaré	23,343	578,400	Idem.
	Ribeirão Bonito	40,115	588,000	Idem.
	Dois Corregos	0,000	648,000	7 de setembro de 1886.
	Saldanha Marinho	9,812	748,000	1 de julho de 1899.
	Campo Fino	17,242	732,000	Idem.
	Falcão Filho	23,542	713,000	Idem.
	Campos Salles	31,387	686,000	Idem.
	Iguatemy	42,025	525,000	25 de março de 1903.
	Ayrosa Galvão	52,755	452,000	25 de dezembro de 1903.
mal dos Agudos	Pederneiras	63,399	507,200	1 de outubro de 1903.
	Itatinguy	71,180	525,600	7 de dezembro de 1903.
	Piatan	79,957	584,000	Idem.
	S Paulo dos Agudos	93,551	604,000	Idem.
	Taperão	98,112	657,600	7 de setembro de 1904.
	Itaquá	106,167	507,000	25 de janeiro de 1905.
	Batalha	113,547	538,000	Idem.
	Piratininga	120,552	528,000	Idem.
	Pederneiras	0,000	525,600	1 de outubro do 1903.
nal de Baurú	Guayanaz	16,896	491,700	14 de agosto de 1910.
	Baurú	38,178	526,300	Idem.
	Rincão	0,000	526,000	31 de agosto de 1891.
	Guatapará	11,405	510,000	30 de dezembro de 1901.
	Guarany	24,052	524,400	Idem.
	Martinho Prado	39,487	502,700	Idem.
nal de Mogy-Guassú	Barrinha	56,471	489,000	1 de fevereiro do 1903.
	Macuco	67,671	508,200	25 de março de 1903.
	Passagem	78,211	486,100	1 de fevereiro de 1903.
	Cascalho	84,851	498,300	25 de março de 1903.
	Pontal	92,711	521,700	Idem.

Quarahim a Itaquy

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Quarahim (*a*)	0,000	70,580	—
	Quarahim (*b*)	1,451	81,460	20 de agosto de 1887.
	Guterres.	22,374	118,460	Idem.
	Umbú	40,114	112,960	Idem.
	Itapitocahy.	60,914	85,900	Idem.
arahim a Itaquy.	Uruguayana	75,264	106,060	20 de agosto de 1887.
	Imbahá	91,700	112,000	—
	Touro Passo.	99,973	96,000	2 de julho de 1888.
	Braz.	120,114	101,960	—
	Las Rosas	132,714	111,330	—
	Ibicuhy.	142,714	93,630	2 de julho de 1888.
	Itaquy.	175,434	94,860	30 de dezembro de 1888.

(a) Caes.
(b) Estação.

Viação Geral da Bahia

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Commercial	—	—	1 de agosto de 1910.
	Calçada	0,000	5,684	28 de junho de 1860.
	Almeida Brandão	6,000	5,684	Idem.
	Periperi	10,960	5,920	Idem.
	Paripe	13,720	6,000	Idem.
	Mapelle	22,260	7,175	10 de setembro de 1860
	Agua Comprida	28,000	34,543	Idem.
	Muritiba	33,760	21,000	Idem.
	Parafuso	38,590	21,420	Idem.
	Cammassari	46,640	36,600	Idem
	Matta de S. João	68,570	28,490	4 de agosto de 1862.
	Pitanga	75,420	50,230	Idem.
	Pojuca	81,120	65,080	13 de fevereiro de 1863.
	Pojuca Central	84,400	65,080	Idem.
	Catú	92,550	77,320	Idem.
	Sitio Novo	107,270	103,520	Idem.
	S. Francisco	122,420	137,930	18 de novembro de 1880.
Viação Geral da Bahia	Alagoinhas	123,130	137,930	13 de fevereiro de 1863.
a ao S. Francisco	Aramary	136,141	180,410	18 de novembro de 1880.
	Irará	164,490	356,230	24 de fevereiro de 1896.
	Agua Fria	188,340	322,810	18 de novembro de 1880.
	Lamarão	207,861	291,143	Idem.
	Rio Branco	233,601	364,960	Idem.
	Salgada	269,281	403,185	30 de dezembro de 1883.
	Santa Luzia	302,988	362,492	15 de setembro de 1884.
	Queimadas	349,379	275,331	6 de fevereiro de 1886.
	Itiuba	391,686	376,261	15 de abril de 1887.
	Cariacá	432,693	450,416	31 de agosto de 1887.
	Bomfim	444,413	548,936	Idem.
	Catuny	457,450	596,520	Idem.
	Jaguarary	471,180	664,490	2 de julho de 1894.
	Itumirim	479,740	665,220	Idem.
	Barrinha	505,560	489,060	Idem.
	Jurema	535,973	433,600	24 de fevereiro de 1896.
	Carnahyba	553,290	411,000	Idem.
	Barro Vermelho	572,330	371,050	Idem.
	Joazeiro	575,440	372,050	Idem.
	Alagoinhas	0,000	137,930	30 de março de 1887.
	Sauhype	16,910	151,340	Idem.
	Capianga	31,400	126,800	Idem.
	Sitio do Meio	41,200	112,260	Idem.
	Entre Rios	53,600	83,200	Idem.
l do Timbó	Lagôa Redonda	62,100	71,650	Idem.
	Pedras	71,700	78,500	Idem.
	Timbó	83,021	155,800	Idem.
	Malombé	87,000	—	14 de março de 1910.
	Aporá	103,870	182,170	Idem.
	Barracão	136,828	137,000	14 de agosto de 1912.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central da Bahia	S. Felix	0,000	16,000	23 de dezembro de 1881.
	Salvador Pinto	5,000	137,000	Idem.
	Cruz das Almas	20,000	175,000	Idem.
	Manoel Victorino	27,000	190,000	Idem.
	Sapé	41,000	230,000	Idem.
	Genipapo	53,000	225,000	Idem.
	Candeal	60,000	225,000	Idem.
	Castro Alves	67,000	260,000	Idem.
	Cruz do Medrado	76,000	200,000	Idem.
	M. Cruzeiro	84,000	280,000	Idem.
	Serra Grande	95,000	230,000	15 de outubro de 1883.
	Tanquinho	105,000	244,000	Idem.
	Morro Preto	115,000	250,000	Idem.
	Lagedo	123,000	286,000	Idem.
	Santa Rosa	132,000	263,000	Idem.
	Santo Antonio	135,000	256,000	Idem.
	Paraguassú	165,000	240,000	Idem.
	João Amaro	182,000	267,000	Idem.
	Tambury	216,000	280,000	15 de janeiro de 1885.
	Brejos	226,000	284,000	Idem.
	Queimadinhas (*a*)	245,000	290,000	Idem.
	Bandeira de Mello	254,600	295,000	17 de maio de 1887.
	Machado Portella	259,000	238,000	15 de novembro de 1888.
	Cachoeira (*b*)	0,000	16,000	2 de dezembro de 1876
	Belém	7,000	170,000	Idem.
	Teixeira de Freitas	11,000	220,000	Idem.
	Conceição	14,000	230,000	Idem.
	Boa Vista	18,000	240,000	Idem.
	Dionizio Cerqueira	24,000	235,000	Idem.
	S. Gonçalo (*c*)	27,000	241,000	16 de janeiro de 1886.
	Jacaré	29,000	245,000	2 de dezembro de 1876.
	Magalhães	33,000	240,000	Idem.
	Tapéra	36,000	240,000	Idem.
	Feira de Sant'Anna	45,060	242,000	Idem.

(*a*) Entroncamento do Ramal de Olhos d'Agua com 13,400 kilometros de extensão.
(*b*) Ramal da Feira de Sant'Anna.
(*c*) Ramal de S. Gonçalo com 3,600 kilometros de extensão.

Rêde Ceará-Piauhy

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Central	0,000	15,500	30 de novembro de 1873.
	Porangaba	7,559	26,814	Idem.
	Mundubim	11,691	23,364	14 de janeiro de 1875.
	Maracanahú	21,201	45,154	Idem.
	Monguba	27,004	53,274	9 de janeiro de 1876.
	Pacatuba	33,570	54,000	Idem.
	Guayuba	40,388	59,437	14 de junho de 1879.
	Bahú	51,623	59,457	14 de março de 1880.
	Agua Verde	57,591	69,437	28 de setembro de 1879.
	Acarape	65,862	76,437	26 de outubro de 1879.
	Itapahy	72,905	142,223	20 de setembro de 1896.
	Canafistula	78,893	171,830	14 de março de 1880.
	Aracoyaba	91,004	101,203	Idem.
	Baturité	100,987	122,970	2 de fevereiro de 1882.
15 — Rêde Ceará-Piauhy:	Riachão	120,016	149,040	8 de dezembro de 1890.
urité	Castro	133,276	130,540	1 de junho de 1891.
	Cangaty	146,477	111,600	8 de dezembro de 1890.
	Junco	169,804	185,000	7 de setembro de 1891.
	Quixadá	187,740	180,000	Idem.
	Floriano Peixoto	201,435	193,910	4 de agosto de 1894.
	Uruquê	219,710	214,250	Idem.
	Quixeramobim	235,379	187,010	Idem.
	Prudente de Moraes	258,187	195,000	14 de julho de 1899.
	Sebastião de Lacerda	267,830	207,800	Idem.
	Senador Pompeu	287,299	173,160	2 de julho de 1900.
	Giráu	316,837	243,000	15 de novembro de 1907.
	Miguel Calmon	335,184	273,380	3 de maio de 1908.
	Affonso Penna	362,253	291,031	10 de julho de 1910.
	S. José	382,487	246,700	5 de agosto de 1910.
	Sussuarana	397,982	244,000	5 de novembro de 1910.
	Iguatú	413,482	213,600	Idem.
nal de Maranguape	Maracanahú	0,000	45,154	14 de janeiro de 1875.
	Maranguape	7,246	66,604	Idem.
	Camocim	0,000	4,500	15 de janeiro de 1881.
	Granja	24,425	8,910	Idem.
	Angico	43,780	73,990	14 de março de 1881.
	Riachão	65,620	81,900	10 de janeiro de 1894.
	Pitombeiras	79,133	87,210	2 de julho de 1881.
	Massapê	106,320	76,000	31 de dezembro de 1881.
ral	Sobral	128,920	74,610	31 de dezembro de 1882.
	Cariré	161,670	157,000	1 de novembro de 1893.
	Santa Cruz	188,490	147,080	1 de dezembro de 1893.
	Ipú	216,457	233,980	10 de outubro de 1894.
	Ipueiras	243,387	238,400	1 de maio de 1910.
	Charrito	260,406	228,500	3 de novembro de 1910.
	Nova Russas	277,154	241,800	Idem.
	Pioheiro	305,233	323,400	1 de janeiro de 1912.
	Cratheús	335,236	—	12 de dezembro de 1912.

Rêde Paraná-Santa Catharina

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Imbituba	0,000	5,910	1 de setembro de 1884.
	Bifurcação	26,800	8,820	Idem.
Rêde Paraná-Santa Catharina:	Piedade	53,500	7,320	Idem.
Thereza Christina	Pedras Grandes	78,500	39,700	Idem.
	Palmeiras	84,300	59,200	Idem.
	Orléans	96,300	99,320	Idem.
	Lauro Muller	111,100	197,820	Idem.
	Bifurcação	0,000	8,820	Idem
mal da Laguna	Laguna	5,240	3,820	Idem.
	Paranaguá	0,000	5,640	17 de novembro de 1883.
	Porto D. Pedro II	2,200	4,100	Idem.
	Alexandra	16,200	10,500	Idem.
	Morretes	40,800	9,500	Idem.
aná — Paranaguá a Curityba	Porto de Cima	50,600	233,440	5 de fevereiro de 1885.
	Roça Nova	80,500	952,000	Idem.
	Piraquara	87,351	896,910	Idem.
	S. José dos Pinhaes	102,100	885,210	Idem.
	Curityba	110,087	899,020	Idem.
	Curityba	0,000	899,020	Idem.
	Portão	8,068	935,600	18 de agosto de 1892.
	Barigny	14,380	886,700	Idem.
	Araucaria	24,448	918,000	18 de novembro de 1891.
	Guajuvira	42,000	865,000	Idem.
tyba á Ponta Grossa. (Prolongamento)	Balsa Nova	58,648	865,200	Idem.
	Serrinha	71,339	862,000	1 de novembro de 1892.
	Tamanduá	92,810	950,410	Idem.
	Restinga Secca	117,000	936,040	Idem.
	Palmeira	138,298	864,000	13 de maio de 1893.
	Ponta Grossa	191,000	941,000	12 de março de 1894.
	Serrinba	0,000	862,000	1 de novembro de 1892.
ha ao Rio Negro. (Ramal)	Lapa	30,000	906,000	18 de novembro de 1891.
	Campo do Tenente	61,100	797,500	1 de dezembro de 1894.
	Rio Negro	88,000	793,000	20 de fevereiro de 1895.
l de Porto Amazonas	Restinga Secca	0,000	936,040	1 de novembro de 1892.
	Porto Amazonas	9,381	793,010	—
l de Morretes a Antonina	Morretes	0,000	9,500	17 de novembro de 1883.
	Antonina	16,360	10,750	18 de agosto de 1892.
	Itararé	251,901	723,000	15 de setembro de 1908.
	Sengès	228,453	585,000	Idem.
	Fabio Rego	196,064	866,040	30 de abril de 1908.
ulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Jaguariahyva	154,080	838,800	19 de outubro de 1905.
	Julio de Castilhos	128,902	1.110,200	Idem.
	Joaquim Murtinho	118,852	1 033,200	Idem.
	Pirabyl	95,823	1.008,800	1 de janeiro de 1900.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay) *(Continuação)*	Caxambú	72,646	988,000	1 de janeiro de 1900.
	Castro	56,960	984,300	Idem.
	Tronco	45,022	1.079,000	Idem.
	Carambehy	33,289	1.115,300	Idem.
	Ponta Grossa	0,000	941,000	Idem.
	Officinas	3,516	895,400	Idem.
	Jaboticabal	22,577	890,000	Idem.
	Entre Rios	34,006	875,400	Idem.
	Vallinhos	52,862	904,000	Idem.
	Teixeira Soares	73,528	914,600	11 de maio de 1900.
	Fernandes Pinheiro	89,804	824,000	1 de maio de 1900.
	Iraty	103,932	814,600	Idem.
	Antonio Rebouças	133,282	781,000	Idem.
	Roxoroiz	155,106	858,800	28 de dezembro de 1902
	Marechal Mallet	181,921	839,200	1 de dezembro de 1903
	Dorizon	193,474	801,000	Idem.
	Paulo de Frontin	214,216	781,800	20 de abril de 1904.
	Paula Freitas	245,493	759,000	8 de outubro de 1904.
	União da Victoria	263,865	757,000	Idem.
	Legru	274,876	890,200	30 de abril de 1908.
	S. João	315,702	1.206,000	Idem.
	Calmon	342,254	1.190,300	5 de abril de 1909.
	Presidente Penna	367,424	1.114,800	Idem.
	Rio Caçador	392,052	893,926	1 de maio de 1910.
	Rio das Antas	426,852	815,000	Idem.
	Rio das Pedras	457,801	730,500	Idem.
	Rio Bonito	491,210	665,385	1 de setembro de 1910.
	Herval	530,926	547,000	Idem.
	Capinzal	570,171	483,320	29 de outubro de 1910.
	Rio do Peixe	606,368	435,000	Idem.
	Rio Uruguay	626,240	408,310	Idem.
Linha de S. Francisco	S. Francisco	0,000	2,000	1 de junho de 1910.
	Paraty	23,064	8,000	Idem.
	Joinville	40,350	6,500	Idem.
	Bananal	66,917	19,000	Idem.
	Jaraguá	77,139	30,000	Idem.
	Hansa	95,696	61,600	Idem.
Santa Catharina	Blumenau	0,000	19,250	3 de maio de 1909.
	Itoupava Secca	2,800	20,750	Idem.
	Salto Weissbach	8,600	32,050	Idem.
	Passo Manso	11,500	37,250	Idem.
	Encano	16,900	44,850	Idem.
	Indayal	22,000	68,500	Idem.
	Warnow	30,700	78,750	Idem.
	Ascurra	41,700	88,650	1 de outubro de 1909.
	Aquidaban	50,200	91,750	Idem.
	Morro Pellado	61,600	115,500	Idem.
	Hansa	69,400	143,250	Idem.

Rêde Sul-Mineira

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Cruzeiro.	0,000	514,012	14 de julho de 1884.
	Pedra Branca	6,080	553,272	1 de janeiro de 1902.
	Perequê	15,409	810,000	14 de julho de 1884.
	Tunnel.	24,920	1.062,000	Idem.
	Passa Quatro	34,600	915,500	Idem.
	Itanhandú	46,500	893,000	Idem.
	Bom Retiro	54,100	880,000	Idem.
	Pouso Alto	59,920	875,500	Idem.
ede Sul-Mineira.	Carmo	73,750	870,500	Idem.
(Estradas de Ferro Federaes Brasileiras).	S. Lourenço	80,000	867,500	Idem.
	Soledade.	89,394	865,500	Idem.
	Freitas	106,069	865,440	Idem.
	Conteiras	125,704	853,000	Idem.
	S. Thomé	139,536	843,000	Idem.
	Cotta.	156,700	842,628	1 de janeiro de 1902.
	Tres Corações.	169,908	839,200	14 de julho de 1884.
	Flora.	184,800	838,700	1 de junho de 1896.
	Varginha.	204,293	894,300	28 de maio de 1892.
	Fluvial.	227,003	762,300	15 de janeiro de 1893.
	Espera.	241,568	758,000	19 de agosto de 1893.
	Pontalete.	252,648	755,000	19 de novembro de 1893.
	Josino de Brito	272,152	750,000	10 de março de 1909.
ronco — Cruzeiro a Monte Bello.	Fama	277,515	751,500	1 de maio de 1895.
	Gaspar Lopes	294,263	778,100	30 de abril de 1897.
	Harmonia	306,583	751,000	20 de julho de 1897.
	Areado	321,898	759,000	19 de agosto de 1897.
	Movimento	331,153	763,500	4 de dezembro de 1908.
	Engenheiro Trompowsky .	346,648	755,800	28 de agosto de 1909.
	Monte Bello	360,435	793,300	Idem.
	Soledade.	0,000	865,500	14 de julho de 1884.
	Silvestre Ferraz	15,574	893,200	15 de março de 1891.
	Parada do Ribeiro	24,501	953,760	1 de agosto de 1891.
	Christina.	38,636	900,000	15 de março de 1891.
	Maria da Fé.	57,838	258,000	27 de junho de 1891.
	Pedrão.	67,302	1.050,000	1 de junho de 1907.
	Itajubá.	85,182	838,700	25 de setembro de 1891.
	Piranguinho	97,262	834,700	19 de abril de 1892.
	Olegario Maciel	115,651	822,700	23 de agosto de 1894.
ıma ldo Sapucaby	Rennó	129.806	817,200	1 de agosto de 1900.
	Affonso Penna.	136,366	816,700	23 de agosto de 1894.
	Porto Sapucahy.	147,123	815,100	9 de novembro de 1910.
	Pouso Alegre	165,138	813,500	21 de março de 1895.
	Borda da Matta.	193,870	858,900	1 de agosto de 1895.
	Francisco Sá.	209,391	930,558	17 de dezembro de 1895.
	Ouro Fino	225,113	862,450	12 de abril de 1896.
	Parada das Canellas	241,956	836,850	15 de maio de 1897.
	Silviano Brandão	255,660	826,600	Idem.
	Sapucaby	269,529	676,600	15 de dezembro do 1897.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Soledade	0,000	865,500	14 de julho de 1884.
	Caxambú	23,162	900,000	15 de março de 1891.
	Baependy	30,616	905,000	23 de setembro de 1895.
	Fazendinha	42,375	917,053	31 de maio de 1910.
	Angaby	76,575	1.158,000	12 de outubro de 1911.
	Bueno Brandão	91,615	1.009,200	Idem.
	Carvalhos	109,509	1.093,500	12 de agosto de 1903.
	Livramento	133,257	1.193,900	12 de abril de 1901.
	Meio do Mundo	139,655	1.185,700	—
	Bom Jardim	154,960	1.154,100	2 de janeiro de 1897.
	Pacáu	166,345	1.271,900	30 de dezembro de 1895.
Ramal da Barra	Imbuzeiro	184,536	1.061,000	—
	Santa Rita	196,567	850,000	20 de junho de 1895.
	Joaquim Mattoso	210,752	593,000	15 de abril de 1893.
	José Leite	217,420	565,600	Idem.
	Pedro Carlos	231,707	541,600	Idem.
	Conservatoria	241,519	535,400	Idem.
	Paulo de Almeida	249,424	562,800	Idem.
	Ipiabas	260,165	748,000	20 de junho de 1893.
	Barra	284,465	518,000	Idem.
	Sant'Anna	292,255	654,200	Idem.
	Pirahy	309,430	716,000	Idem.
	Passa Tres	324,728	685,600	20 de outubro de 1891.
	Freitas	0,000	865,440	14 de julho de 1884.
	Santa Catharina	24,000	840,000	13 de março de 1908.
	Bias Fortes	32,745	876,000	1 de fevereiro de 1894.
Ramal da Campanha	Aguas Virtuosas	43,000	900,800	24 de março de 1894.
	Nova Baden	49,000	819,000	15 de março de 1901.
	Cambuquira	69,000	914,900	8 de outubro de 1894.
	Campanha	85,970	878,400	3 de março de 1895.
Ramal de Alfenas	Gaspar Lopes	0,000	778,100	30 de abril de 1897.
	Alfenas	7,580	844,900	31 de maio de 1910.

Rezende á Bocaina, Rio do Ouro, Santos a Jundiahy e ramal de Bragança

DIRETORIA DE ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
ezende á Bocaina	Suruby	0,000	397,280	15 de novembro de 1877.
	Plataforma	1,540	400,059	Idem.
	Babylonia	13,340	428,031	Idem.
	Estalo	17,085	450,036	Idem.
	Bambús	23,560	472,086	8 de janeiro de 1878.
	Formoso	28,336	497,086	Idem.
	Barreiro	38,810	507,000	19 de fevereiro de 1892.
lo do Ouro	Cajú	0,000	1,811	15 de janeiro de 1883.
	Rua Bella (parada)	2,535	1,100	Idem.
	Bemfica	3,734	1,000	Idem.
	Praia Pequena (parada)	5,790	1,004	Idem.
	Venda Grande	7,000	16,120	Idem.
	Liberdade *(a)*	7,600	—	—
	Inhaúma	9,330	—	—
	Engenho do Matto	11,830	27,764	—
	Vicente Carvalho	13,465	22,814	—
	Irajá	14,770	17,664	15 de janeiro de 1883.
	Collegio (parada)	16,070	10,900	—
	Areal	17,590	11,864	—
	Pavuna	21,560	2,375	15 de janeiro de 1883.
	Coqueiros (parada)	24,014	16,200	—
	Belford Roxo	27,400	—	—
	Itaipú (parada)	31,900	9,980	—
	Retiro	34,600	12,075	—
	Figueira (parada)	36,510	17,325	—
	José Bulhões	38,180	15,255	—
	Cachoeira (parada)	42,950	15,800	—
	Paineiras (parada)	45,040	24,300	—
	Rio do Ouro	49,453	40,795	15 de janeiro de 1883.
	S. Pedro	59,900	70,000	—
ımal de D. Anna Nery	Bemfica	0,000	1,000	—
	D. Anna Nery	1,202	16,400	—
ımal de Tinguá	José Bulhões	0,000	15,255	—
	S. Bernardino (parada)	2,320	10,195	—
	Iguassú	3,550	4,695	—
	Barreiras (parada)	8,108	15,295	—
	Tinguá	12,188	30,295	—
mal da Repreza	Rio do Ouro	0,000	40,795	15 de janeiro de 1883.
	Represa do Rio do Ouro	2,607	118,075	Idem.
mal da Penha	Vicente Carvalho	0,000	22,814	—
	Largo da Penha	4,700	—	—
	Fazenda Grande	6,521	—	—
mal das Officinas	Liberdade	0,000	—	—
	Officinas	3,263	—	—

(a) Ligação com a Linha Auxilari.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Santos a Jundiahy	Santos	0,000	2,120	(a) 16 de fevereiro de 1867.
	Cubatão	12,300	2,594	Idem.
	Areaes	16,400	1,670	—
	Piassaguéra	18,900	5,700	—
	Raiz da Serra	22,000	20,700	8 de setembro de 1868.
	Alto da Serra	30,300	796,600	Idem.
	Campo Grande	34,880	757,802	Idem.
	Rio Grande	41,109	748,315	Idem.
	Ribeirão Pires	45,500	751,846	Idem.
	Pilar	53,109	763,492	Idem.
	S. Bernardo	60,383	743,650	Idem.
	S. Caetano	67,440	737,280	Idem.
	Ypiranga	71,625	728,000	Idem.
	Moóca	74,627	727,000	Idem.
	Braz	76,332	726,842	Idem.
	S. Paulo	78,470	737,297	Idem.
	Barra Funda	81,510	721,280	Idem.
	A. Branca	84,320	723,063	Idem.
	Lapa	86,050	725,614	Idem.
	Pirituba	90,320	731,988	Idem.
	Taipas	95,079	813,672	Idem.
	Perús	101,300	737,692	Idem.
	Cayeiras	106,000	721,268	Idem.
	Juquery	111,260	723,002	Idem.
	Belém	117,450	771,400	Idem.
	Campo Limpo	127,970	740,087	Idem.
	Varzea	133,900	720,558	Idem.
	Jundiahy	139,000	707,111	Idem.
Ramal de Bragança	Campo Limpo	0,000	740,000	4 de maio de 1884.
	Campo Largo	15,553	852,900	Idem.
	Caetetuba	29,431	744,500	Idem.
	Tanque	39,585	791,000	15 de agosto de 1884.
	Bragança	51,475	815,300	Idem.

(a) As datas de inauguração referem-se á linha primitiva. A inauguração da nova linha teve logar definitivamente em fevereiro de 1901.

Sorocabana e Ituana

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	S. Paulo	0,000	736,000	10 de julho de 1875.
	Barra Funda	3,000	719,000	—
	Osasco	15,900	720,000	—
	Baruery	27,241	718,000	10 de julho de 1875.
	Cotia	36,546	735,000	Idem.
	S. João	48,144	780,000	Idem.
	Pinheirinhos	56,209	898,000	Idem.
	S. Roque	66,316	796,000	Idem.
	Mayrink	73,253	832,000	—
	Pantojo	77,973	791,000	—
	Rodovalho	83,217	779,000	—
	Piragibú	88,217	772,000	10 de julho de 1875.
	Inhaiba	92,495	700,000	—
	Passa Tres	98,785	602,000	—
	Sorocaba	110,382	549,000	10 de julho de 1875.
	G. Oetterer	127,314	598,000	31 de dezembro de 1876.
	Ipanema	131,248	563,000	20 de outubro de 1877.
	Bacaetava	144,388	532,000	1 de agosto de 1880.
	Santo Antonio	154,327	525,000	—
	Boituva	161,390	638,000	16 de junho de 1882.
	C. Paineiras	169,300	610,000	—
Sorocabana e Ituana :	Cerquilho	177,816	571,000	1 de janeiro de 1863.
nha tronco	Jurú-Mirim	189,835	551,000	—
	Laranjal	199,442	527,000	24 de junho de 1886.
	Kilometro 206	206,000	573,000	—
	Pereiras	212,656	490,000	—
	Conchas	221,280	472,000	21 de julho de 1887.
	Salgado	236,037	468,000	—
	Pyramboia	247,985	472,000	1 de março de 1888.
	Remedios	258,416	592,000	—
	Alambary	270,673	664,000	3 de maio de 1888.
	Oity	280,190	571,000	—
	Victoria	292,457	526,000	20 de junho de 1888.
	Botucatú	308,910	777,000	20 de abril de 1889.
	Capão Bonito	316,402	876,000	7 de novembro de 1895.
	Toledo	330,150	822,000	—
	Egualdade	337,035	790,000	5 de março de 1887.
	S. Manoel	343,996	675,000	15 de julho de 1888.
	Rodrigues Alves	355,381	598,000	—
	Gramma	368,143	535,000	—
	Arêa Branca	374,433	511,000	—
	Lençóes	385,271	535,000	23 de outubro de 1898.
	B. Jardim	397,746	595,000	17 de janeiro de 1899.
	Agudos	411,650	594,000	20 de setembro de 1903.
	Conceição	427,352	606,000	1 de março de 1905.
	Baurú	438,439	499,000	12 de junho de 1905.
›longamento para o Porto Tibiriçá	Capão Bonito	0,000	871,000	7 de novembro de 1895.
	Morrinhos	18,000	639,000	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Prolongamento para o Porto Tibiriçá. (*Continuação*)	Itatinga	31,000	701,000	7 de novembro de 1895.
	Andrades	49,000	687,000	Idem.
	Avaré	70,000	742,000	Idem.
	Barra Grande	88,000	752,000	Idem.
	Cerqueira Cesar	101,130	712,200	Idem.
	S. Bartholomeu	116,000	—	20 de abril de 1906.
	Mandury	125,004	701,000	Idem.
	B. Botelho	136,000	663,000	5 de abril de 1905.
	Bernardino de Campos	148,000	674,000	Idem.
	Ilha Grande	169,314	565,000	Idem.
	Ourinhos	197,798	—	31 de dezembro de 1908
	Salto Grande	217,600	370.000	12 de outubro de 1909.
Linha de Itararé	Tatuhy	0,000	582,080	11 de julho de 1889.
	Morro Alto	21,250	659,000	11 de maio de 1895.
	Itapetininga	42.924	644,000	Idem.
	Cesario	59,907	606,000	16 de outubro de 1907.
	Herval	77,780	590,000	Idem.
	Engenheiro Hermillo	93,407	579,000	Idem.
	Aracassú	113,507	603,000	16 de fevereiro de 1908.
	Bury	133,107	588,000	4 de maio de 1908.
	Rondinha	146,707	658,000	31 de dezembro de 1908
	Guabyra	168,384	608,000	1 de abril de 1909.
	Faxina	181,031	639,000	Idem.
	Itanguá	198,017	719,000	Idem.
	Engenheiro Maia	214,974	660,000	Idem.
	Gorita	229,630	690,000	Idem.
	Rio Verde	234,355	673,000	Idem.
	Ibity	243,990	782,000	Idem.
	Itararé	249,750	715,000	Idem.
Secção Ituana	Mayrink	73,253	832,000	Julho de 1897.
	Moreiras	84,561	836,000	—
	D. Catharina	96,390	811,000	—
	Pirapitinguy	110,886	664,000	—
	Ytú	126,202	552,000	17 de abril de 1873.
	Salto	133,426	521,000	2 de abril de 1873.
	Pimenta	144,833	546,000	14 de novembro de 1872
	Itaicy	150,833	556,000	11 de fevereiro de 1879.
	Indaiatuba	156,307	601,000	—
	Cardeal	168,540	631,000	—
	E. Fausto	178,170	564,000	—
	Tiburcio	185,170	534,000	—
	Capivary	195,724	512,000	21 de outubro de 1875.
	Villa Raffard	199,283	508,000	—
	Mumbuca	210,682	531,000	—
	Rio Pedras	225,545	613,000	11 de outubro de 1876.
	Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.
	C. Pinto	255,270	492,000	—

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Recreio	364,540	509,000	—
cção Ituana	Paraizo	271,104	519,000	—
(Continuação)	Xarqueada	279,336	603,000	24 de junho de 1886.
	S. Pedro	300,259	580,000	—
	Itaicy	150,833	556,000	11 de fevereiro de 1879.
	Quilombo	160,020	598,000	—
amal de Jundiahy	M. Serrat	166,086	642,000	—
	Itupeva	169,929	663,000	—
	Kilometro 180	180,000	678,000	—
	Jundiahy	193,933	705,000	17 de abril de 1873.
	Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.
amal de João Alfredo	Chave	249,019	486,000	3 de maio de 1888.
	Porto João Alfredo	266,447	475,000	Idem.
	Victoria	292,467	526,000	1 de junho de 1893.
amal de Porto Martins	Treze de Maio	307,769	550,000	Idem.
	Araquá	314,647	460,000	—
	Porto Martins	322,539	433.000	—
	Mandury	441,385	701,000	20 de abril de 1903.
mal de Pirajú	A. Leonel	451,583	567,000	1 de outubro de 1903.
	Pirajú	466,765	591,000	Idem.
	B. Campos	464,717	674,000	5 de abril de 1908.
mal de Santa Cruz do Rio Pardo	Francisco Sodré	475,260	614,000	—
	Santa Cruz do Rio Pardo	488,607	469,000	5 de agosto de 1908.
mal de Tieté	Cerquilho	177,816	571,000	1 de janeiro de 1883.
	Tieté	185,885	421,000	Idem.

Victoria a Minas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Argolas	0,000	2,000	13 de maio de 1904.
	Cariacica	17,260	34,600	Idem.
	A. Maia	28,873	4,666	Idem.
	Timbuhy	54,718	54,000	29 de dezembro de 1904.
	Fundão	63,400	38,695	15 de maio de 1905.
	Pendanga	71,381	51,000	Idem.
	Lauro Muller	80,400	27,000	Idem.
	João Neiva	91,230	59,500	20 de dezembro de 1905.
	Accioly	116,340	58,600	27 de julho de 1906.
	Baunilha	131,780	50,600	30 de agosto de 1906.
	Collatina	153,350	39,500	28 de dezembro de 1906.
Victoria a Minas:	Porto Bello	179,560	49,000	8 de agosto de 1907.
nha Tronco	Maylasky	190,700	58,100	Idem.
	B. Guandú	202,000	69,500	—
	Natividade (a)	207,645	76,700	8 de agosto de 1907.
	Resplendor	244,740	92,000	4 de dezembro de 1908.
	Lajão	276,804	125,000	Idem.
	Cachoeirinha	312,940	135,050	18 de outubro de 1909.
	Derribadinha	344,430	148,244	31 de dezembro de 1909.
	Figueira	358,152	165,500	15 de novembro de 1910.
	Baguary	377,637	174,050	Idem.
	Pedra Corrida	398,850	194,000	1 de julho de 1911.
	Nack	423,186	208,400	28 de dezembro de 1911.
	Cachoeira Escura	443,162	210,400	30 de dezembro de 1912.
	Curralinho	0,000	607,200	28 de maio de 1910.
	Roça do Brejo	22,500	548,000	Idem.
rralinho á Diamantina	Santo Hyppolito	39,000	509,806	13 de maio de 1911.
	Rodeador	68,100	669,400	12 de outubro de 1911.
	Riacho das Varas	84,596	950,000	10 de outubro de 1912.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Espirito Santo e Minas : kilometro 206,400.

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO

Numero de ordem	Designação das estradas		Locomotivas: Numero total	Peso total maximo	Peso total minimo	Numero de rodas motrizes maximo	Numero de rodas motrizes minimo	Peso adherente maximo	Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Peso morto medio	Numero medio de logares
				Tons.	Tons.			Tons.	Tons.		Tons.	
												I — DA
1	Madeira-Mamoré		11	45.360	31,298	8	6	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará — Piauhy	Baturité	40	35,866	18,000	8	4	34,504	14,528	1	9.075	36
3		Sobral	15	33,000	17,690	6	4	25,500	11,793	2	4.450	16
4	Central do Rio Grande do Norte		13	33.000	12.000	6	4	26.000	12.000	—	—	—
5	Great Western	Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6		Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7		Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8		Central de Pernambuco	151	72,800	12,100	8	4	35,900	12,100	16	9,600	15
9		Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10		Central de Alagôas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11		Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12		Pau'o Affonso	4	43,000	23,000	8	4	24,000	12,000	—	—	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	17	37,000	20,600	6	4	27,000	13,600	—	—	—
14		S. Francisco	71	35,150	22,000	8	4	31,304	15,332	4	7,130 9,050	—
15		Central da Bahia	22	30,000	8,000	6	4	19,000	8,000	3	6,000	20
16	Central do Brazil		434	127,000	14,500	16	4	127,000	11,800	66	7,000 a 19,000	12 a 22
17	Rio do Ouro		15	38,750	12,000	8	4	32.000	12,000	1	6,000	—
18	Rêde Sul Mineira		68	47,200	14,500	8	4	38,000	10,530	6	11.100	37
19	Oéste de Minas		79	79,800	29,210	8	4	34,000	9,000	11	9,111	6
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	7	39,462	27,790	8	6	34,473	25,600	—	—	—
21		Araguary a Catalão	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Paraná		33	71,300	31,000	12	6	60.000	25,000	4	11,060 5,030	27
23	D. Thereza Christina		7	28,000	26,000	6	6	23,000	22,000	1	—	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		209	72,177	15,000	12	4	62,925	12,850	18	15.072	—
25	Itapuca a Corumbá		26	42,500	30,000	8	4	37.500	25.500	4	—	10
26	Guaxupé a Itiguassú (f)		8	45,000	30,000	8	6	38,550	23,000	—	—	—
												II — CONCEDI
27	Alcobaça á Praia da Rainha		5	44.000	6,000	8	4	—	—	1	11,000	—
28	Caxias a Cajazeiras		4	42,500	15,876	6	6	28,000	13,154	—	—	—

(a) Sendo dois para correio e dois para correio e bagagem.
(b) Bagagem e chefe de trem.
(c) Sendo dois para correio e bagagem e dois para correio, bagagem e chefe de trem.
(d) Sendo seis para correio e oito para correio e bagagem.
(e) Sendo dois só para correio e 44 para correio e bagagem.
(f) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912 *Quadro n. 8*

CARROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE			CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS			NUMERO TOTAL DE CARROS DE PASSAGEIROS	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS	VAGÕES PARA CORREIO E BAGAGEM			NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	
	Tons.			Tons.			Tons.					Toneladas	Toneladas	
UNIÃO														
5	4 — 15,909 1 — 18,181	72	8	4 — 11,136 4 — 45,909	72	—	—	—	13	52	4	15,909	18,181	1
17	9,075	40	14	7,485	44	2	9,075	40	34	136	4	6,975	5,400	2
8	4,765	18	2	4,425	30	—	—	—	12	30	3	4,425	4,500	3
3	10,000	45	3	10,000	45	2	12,000	—	8	32	(a) 4	10,000	2 — 15,000	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
83	12,660	35,7	86	12,100	51	12	8,750	31,2	197	748	44	12,200	7,700	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
2	6,500	40	6	6,500	60	2	7,000	50	10	40	1	3,000	3,600	12
9	10,000 7,130	16	16	7.910 9,400	61	3	9,150	41	28	102	8	3,600 8,550	4,500 10,000	13
13	10,750	40,5	22	9.400 10,600	75	10	7,130 10,750	51	49	196	12	6,870 9,050	10.000	14
21	4,000 8,000	20	37	4,000 8,000	36	2	8,000	36	63	178	8	8,000	4,000	15
184	8,000 a 9,000	22 a 60	181	7,000 a 18,000	50 a 92	21	18,000	56	452	1.840	52	7,000 a 18,000	6,500 a 13,000	16
4	9,000	43	6	9,000	60	5	9,000	52	15	60	(b) 1	5,200	10,000	17
15	11,100	37	15	10,700	60	16	10,700	45	52	208	22	5,000 10,000	7,100	18
34	9,666	24,9	22	7,318	34,1	11	6,950	29	78	312	18	8,481	8,000	19
2	12,400	32	3	11,100	48	2	11,100	41	7	28	(c) 4	8,000	8,000	20
3	12,400	44	4	11,100	44	1	11,90	—	8	32	4	10,300	—	21
13	8,510	27,6	12	8.880	46,6	6	12,060	44	35	120	(d) 14	6 — 5.040 8 — 6,000	6,000 11,000	22
—	—	—	3	14,000	48	5	13,500	38	9	34	7	3,500	5,000	23
100	16,323	36	39	11,892	47,1	24	14.454	44,3	181	724	(e) 46	17,000 9,350	8,500 11,333	24
4	12,000	40	6	13,683	80	2	12,800	42	16	64	4	10,440	6,200	25
4	16,000	33	1	15,000	60	—	—	—	5	20	—	—	—	26
DAS PELA UNIÃO														
—	—	—	—	—	—	2	12,000	32	3	12	1	9,000	—	27
1	9,000	40	1	6,000	30	2	10,000	56	4	16	1	6.000	4,000	28

Numero de ordem	Designação das estradas		Locomotivas: Numero total	Peso total maximo	Peso total minimo	Numero de rodas motrizes maximo	Numero de rodas motrizes minimo	Peso adherente maximo	Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares
				Tons.	Tons.			Tons.	Tons.		Tons.	
29	Recife a Limoeiro e ramaes (a)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	15	51,416	42,176	6	6	24,838	20,000	2	10,757	—
31		Curralinho á Diamantina	7	35,554	16,700	8	6	—	16,700	—	—	—
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34		Prolongamento da Barão de Araruama	3	27,000	—	8	—	23,000	—	—	—	—
35		Carangola e ramaes	16	32,000	23,000	8	4	28,000	14,400	—	—	—
36		Santo Eduardo a Itapemirim (c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Central de Macahé	3	16,000	13,600	4	4	12,000	8,200	—	—	—
38		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo	6	39,000	16,000	8	4	30,000	12,000	—	—	—
40		Caravellas e ramal (e)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado		3	15,500	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		3	17,000	14,500	4	4	13,000	13,000	—	—	—
43	Bananal		2	18,000	14,000	6	4	18,000	13,805	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		99	103,632	28,143	8	4	70,185	23,358	2	28,590	26
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	11	35,800	17,100	8	4	31,700	14,000	—	—	—
46		Tatuhy a Itararé	19	71,800	17,000	12	4	59,874	12,000	2	19,480	16
47	Baurú a Itapura		10	32,000	13,500	8	4	28,500	11,000	1	—	—
48	Rio Claro		72	54,975	21,200	8	4	39.462	12,700	8	9,580	13
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	11	28,000	23,000	8	4	22,500	17,000	2	8,200	—
50		Jaguara a Araguary	5	32,500	24,000	6	6	24,800	19,000	—	—	—
51	Quarahim a Itaquy		10	36,300	23,000	6	4	21,000	8,000	—	—	—
52	S. Paulo – Rio Grande	Itararé a Uruguay	38	71,000	23,000	12	6	60,000	21,000	8	14,000	16
53		Linha de S. Francisco	3	30,000	12,000	6	6	26,000	10,000	—	—	—

(a) Utiliza-se do material da Great Western de que faz parte.
(b) Sendo tres de correio e bagagem e um de bagagem e animaes.
(c) Não tem material propr o — Utiliza-se do material da Carangola.
(d) Bagagem e animaes.
(e) Utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(f) Sendo tres para correio e 31 para correio e bagagem.
(g) Sendo tres para correio e 20 para correio e bagagem.
(h) Sendo tres para correio e seis para correio e bagagem.

ROS DE PASSAGEIROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE PASSAGEIROS DE 2ª CLASSE			CARROS MIXTOS DE PASSAGEIROS			NUMERO TOTAL DE CARROS DE PASSAGEIROS	NUMERO TOTAL DE EIXOS DOS CARROS DE PASSAGEIROS	VAGÕES PARA CORREIO E BAGAGEM			NUMERO DE ORDEM
	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares	Numero	Peso morto médio	Numero médio de logares			Numero	Peso morto médio	Capacidade média	
	Tons.						Tons.					Tons.	Tons.	
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
5	12,600	26	4	12,500	50	4	11,850	37	15	60	6	6,450	10,000	30
2	12,600	24	2	11,300	70	3	11,854	40	7	28	3	9,000	10,000	31
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
.	—	—	—	—	—	1	11,400	50	1	4	—	—	—	34
2	11,030	37	3	10,666	60	6	12,000	48	11	44	(b 4	3 — 11,465 1 — 8,200	3 — 14,000 1 — 12,000	35
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
	—	—	1	10,770	60	1	10,900	51	2	8	(d) 1	8,070	10,000	37
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
1	—	34	1	—	50	2	—	83	4	16	—	—	—	39
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
3	4,500	66	—	—	—	—	—	—	3	6	—	—	—	41
1	6,000	40	—	—	—	2	6,000	52	3	12	3	5,125	8,000	42
.	—	—	1	—	—	1	9,700	45	2	8	2	—	—	43
7	23.126	37,9	53	20,486	65,7	13	23, 95	52,2	115	440	(f) 34	3 — 21,433 31 — 8,000	3 — 14,150 31 — 8,129	44
2	16.360	29	3	10 000	56	2	8,600	40	7	28	3	10,000	7,000	45
5	17.470	34	5	11,750	56	—	—	—	12	48	6	12,920	12,000	46
4	12,000	40	6	13,683	69	2	12,800	45	13	34	3	10,440	6,200	47
5	11.821	33,5	28	10,657	64	15	10,730	49,2	76	304	(g) 23	3 — 8,800 20 — 10,743	2 — 23,m3 20 — 25,m3	48
2	9,500	32	2	8,400	56	4	9,400	42	10	40	2	8,400	5,000	49
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
3	6.500	24	24	6,000	48	3	6,500	32	10	40	2	6,500	6.000	51
2	16,000	36	13	14,000	53	2	10,000	46	35	140	(h) 9	3 — 9,000 6 — 14,000	3 — 10,000 6 — 15,000	52
2	10,750	36	5	11,000	36	—	—	—	7	28	2	10,500	10,000	53

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO,

Numero de ordem	Designação das estradas		Vagões para animaes: Numero	Vagões para animaes: Peso morto médio	Vagões para animaes: Capacidade	Vagões fechados para mercadorias: Numero	Vagões fechados para mercadorias: Peso morto médio	Vagões fechados para mercadorias: Capacidade	Vagões abertos para mercadorias: Numero	Vagões abertos para mercadorias: Peso morto médio	Vagões abertos para mercadorias: Capacidade	Vagões para inflammaveis: Numero	Vagões para inflammaveis: Peso morto médio	Vagões para inflammaveis: Capacidade
				Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.
	I — DA													
1	Madeira-Mamoré		8	9,363	18,181	26	11,590	18,181	—	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	16	5,800	10,500	116	6,219	10,600	79	4,618	10,600	—	—	—
3		Sobral	32	3,150	16 cabeças	4	3,485	5,262	16	3,150	5,062	—	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		4	8,000	12,000	24	8,000	17,600	20	8,000	20,000	2	10,000	20,000
5	Great-Western	Natal a Itamatahy												
6		Conde d'Eu												
7		Recife a S. Francisco												
8		Central de Pernambuco	68	6,180	6,950	1157	6,160	14,050	566	3,810	8,850	24	4,110	6,330
9		Sul de Pernambuco												
10		Central de Alagôas e ramal												
11		Ribeirão a Cortez												
12	Paulo Affonso		1	3,000	2,400	22	3,000	3,600	4	2,500	3,600	—	—	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	27	7,775	22 cabeças	109	6,635	14,500	44	9,000	14,000	—	—	—
14		S. Francisco	95	6,87 a 9,050	20 »	154	5,700 a 8,570	10,000 a 20,000	112	7,540 a 10,600	20,000	1	5,400	6,000
15		Central da Bahia	74	3,000	8 »	194	3,200	4,500	93	2,800	4,500	—	—	—
16	Central do Brazil		373	7 a 18,000	4 a 2 »	1510	3 a 15,000	10 a 14,000	614	6a 17,000	10 a 40,000	3	7 a 9,000	9 a 10,000
17	Rio do Ouro		2	5,650	8 cabeças	10	4,670	9,100	65	5,332	12,800	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		54	9,620	14 »	185	7,500	12,800	33	6,700	13,700	11	9,100	9,000
19	Oéste de Minas		90	5,699	7,530	293	4,853	7,563	34	5,103	8,266	14	7,500	8,571
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	10	8,820	17,600	16	8,781	16,875	—	—	—	—	—	—
21		Araguary a Catalão	4	9,500	20,000	6	9,500	20,000	6	9,300	20,000	—	—	—
22	Paraná		6	5,000	6,000	397	18,166	18,500	45	6,400	16,000	6	4,000	6,000
23	D. Thereza Christina		16	3,500	6 cabeças	46	3,500	6,000	52	3,090	6,000	—	—	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		250	10,850	20,160	1004	9,229	17,085	49	7,453	11,347	—	—	—
25	Itapura a Corumbá		60	7,500	20,000	76	8,140	15,627	304	8,356	18,209	—	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (a)		—	—	—	67	7,900	15,000	30	7,800	15,000	—	—	—
	II — CONCEDIDAS													
27	Alcobaça á Praia da Rainha		2	9,000	10,000	5	9,000	10,000	4	8,000	20,000	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		1	5,000	15 cabeças	10	6,000	15,000	15	4,000	8,000	—	—	—
29	Recife a Limoeiro e ramal (b)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	7	6,450	12 cabeças	30	7,143	13,600	101	7,246	16,712	3	10,430	20,000
31		Curralinho á Diamantina	6	11,820	16,000	12	9,482	20,000	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34		Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	—	10	7,763	13,200	5	7,037	13,800	—	—	—
35		Carangola e ramal	7	3-8,033 4-7,746	3-15,000 4-14,250	101	7,050	14,524	10	7,463	15,000	—	—	—

(a) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
(b) Utiliza-se do material da rêde Great-Western, de que faz parte.
(c) Vagão de soccorro.

Quadro n. 8 A

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

VAGÕES-PLATAFORMA			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DE VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS CARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE CARRO DE PASSAGEIRO POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDEM
	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
UNIÃO																
	Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.								
5	7,636	18,181	35	—	—	40	10,227	27,272	238	—	1.004	0,03	0,03	0,65	2,75	1
7	4,618	10,500	—	—	—	—	—	—	242	—	1.104	0,09	0.08	0,57	2,28	2
	—	—	—	—	—	4	6,000	12,000	97	—	336	0,04	0,04	0,31	1,19	3
0	6,000	20,000	—	—	—	—	—	—	74	—	328	0,13	0,08	0,73	3,24	4
																5
																6
																7
7	9,250	17,000	53	6,520	6,800	—	—	—	2.399	—	9.703	0,10	0,13	1,64	6,64	8
																9
																10
																11
6	2,500	3,600	4	3,620	5,580	-	—	—	33	—	116	0,04	0,09	0,32	1,00	12
0	7,700	25,000	4	3,840	4.500 10,00	21	4,700	9,390	233	—	825	0.14	0,24	1.99	7,08	13
	—	—	40	4,000 a 23,384	5,000 10,000	106	7,700	25,000	520	—	2.274	0,12	0,08	0.90	3,95	14
2	2,200	4,500	48	3,200	4,500	41	2.500	4,500	500	—	1.188	0,06	0,19	1,59	3,76	15
0	4 a 12,500	7 a 19,000	7	9,000	9.000	19	5 a 9,000	6 a 12,000	3.111	11.302	13.401	1,08	0,53	3,34	14,45	16
	—	—	—	—	—	—	—	—	78	—	372	0,11	0,12	0,60	2.90	17
3	7,000	9,000	17	7,000	9,000	34	4,500	7,200	389	—	1 684	0,06	0,05	0,37	1,60	18
	—	—	10	5,550	9,700	119	5,515	9,818	578	—	2.621	0,06	0,05	0,44	2,00	19
	—	—	—	—	—	27	7,744	17,777	57	—	256	0,04	0,04	0,32	1,47	20
	—	—	—	—	—	22	8,100	20,000	42	—	200	0,11	0,15	0,79	3,77	21
7	3,000	6,000	16	3,100	6,000	57	2,600	3,000	598	—	1.936	0,08	0,08	1,43	4.64	22
	—	—	—	—	—	54	3.500	6,000	178	—	390	0,06	0,07	1,51	3,01	23
7	8,146	17,188	62	6,000	—	150	6,000	8,000	2.088	—	8.652	0,09	0,08	0,96	3,98	24
	—	—	—	—	—	—	—	—	441	—	1.840	1,00	0,61	17,07	70,76	25
	—	—	—	—	—	—	—	—	97	—	408	0,23	0,14	2.85	12,00	26
PELA UNIÃO																
3	4,000	5,000	18	8,000	20,000	5	4,000	10,000	48	—	204	0,116	0,07	1,11	4,75	27
	—	—	—	—	—	4	2,000	4,000	31	—	130	0.05	0.05	0.39	1,66	28
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
	—	—	—	—	—	3	5,800	10,000	150	—	660	0.03	0,03	0,36	1,55	30
6	9.000	20,000	—	—	—	6	4,409	12,000	53	—	230	0.08	0,08	0,62	2,76	31
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
	—	—	—	—	—	10	2,467	5,300	25	—	81	0,06	0,02	0,49	1,63	34
	—	—	(c) 1	6,550	15,000	—	—	—	123	—	536	0,05	0,05	0,55	2,40	35

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		VAGÕES PARA ANIMAES			VAGÕES FECHADOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES ABERTOS PARA MERCADORIAS			VAGÕES PARA INFLAMMAVEIS		
			Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade
				Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.
36	Leopoldina Railway . .	Santo Eduardo a Itapemirim (a).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Central de Macahé . .	—	—	—	16	7,582	13,500	13	7,395	14.307	—	—	—
38		Norte.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do E. Santo (b). .	—	—	—	10	—	12,700	3	—	10,000	—	—	—
40		Caravellas e ramal (c).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado (d)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	6	5,125	8,000	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		1	2,000	7,000	4	1,500	5,000	1	1,630	7.000	—	—	—
44	Santos a Jundiahy.		123	8,427	12,976	716	9,386	13,931	2.341	9.050	16,580	5	7,200	9,000
45	Sorocabana e Ituana . . .	Capão Bonito a Salto Grande	12	7,500	12,000	33	6,200	12,000	13	6,200	18,000	—	—	—
46		Tatuhy a Itararé . . .	13	6,790	—	35	6,600	12,000	16	4.920	12,000	-	—	—
47	Baurú a Itapura.		4	7,500	20,000	44	8,140	15,627	20	8,356	18,209	-	—	—
48	Rio Claro.		64	8,051	13,750	680	8,140	14,720	521	6,817	16,372	—	—	—
49	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal . . .	2	6,000	7,500	54	5,100	7,500	-	—	—	-	—	—
50		Jaguara a Araguary.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
51	Quarahim a Itaqui		22	7,445	10,000	55	8,175	10,000	10	3,100	6.000	—	—	—
52	S. Paulo—Rio Grande. . .	Itararé ao Uruguay. .	110	12,045	23,363	349	11,502	24.452	—	—	—	1	3,000	5,000
53		Linha de S. Francisco.	—	—	—	9	11.000	24.000	5	6,000	12,000	—	—	—

(a) Utiliza-se do material da Carangola.
(b) Além do material proprio, utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(c) Utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(d) Só transporta passageiros.

VAGÕES-PLATAFORMA			VAGÕES DIVERSOS			VAGÕES DE LASTRO			NUMERO TOTAL DE VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS VAGÕES	NUMERO TOTAL DOS EIXOS DOS CARROS E VAGÕES	NUMERO DE LOCOMOTIVAS POR KILOMETRO	NUMERO DE CARROS DE PASSAGEIROS POR KILOMETRO	NUMERO DE VAGÕES POR KILOMETRO	NUMERO DE EIXOS POR KILOMETRO	NUMERO DE ORDEM
Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	128	0,07	0,05	0,69	2,97	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
1	—	10,000	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	0,78	0,78	—	—	41
4	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	13	—	64	0.07	0,07	0.34	1,68	42
	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	48	0,07	0,14	0,28	1,71	43
53	6.500	13,000	46	—	—	70	9,585	14,857	2.388	—	97.747	0,71	0,82	24,29	69,87	44
—	—	—	—	—	—	10	2,300	5,000	71	—	294	0,05	0,03	0,33	1,35	45
—	—	—	—	—	—	28	2,240	5,000	98	—	384	0,07	0,05	0,39	1,53	46
—	—	—	4	6,000	10,000	—	—	—	78	—	334	0,02	0,03	0,17	0,76	47
102	7,184	10,000	5	—	—	20	5,420	10,000	1.415	—	5.964	0,08	0,09	1 70	6.81	48
28	4,200	7,500	—	—	—	—	—	—	86	—	384	0,04	0,03	0,31	1,40	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
13	4,800	8,500	—	—	—	17	6,000	10,000	122	—	524	0,06	0,06	0,69	2,98	51
200	7,713	21,260	70	9,914	12,142	—	—	—	739	—	3.070	0,04	0,04	0,83	3,32	52
15	7,000	16,000	—	—	—	—	—	—	31	—	112	0.03	0.07	0,33	1,16	53

Quadro n. 9

ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad	M.quad	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
1	Alagoinhas a Propriá	Ten-Wheel	19	36.200	28.000	8,0800	75,1600	3,594	11,20	0,508	0,406	6	1,143
		6 rodas conjug.	3	20.600	17.700	—	—	—	—	0,430	0,330	6	1,030
		Americano	4	21.200	13.600	—	—	—	—	0,430	0,330	4	1,060
2	Bananal	Mogul	2	19.000	16.820	4,6200	44,0000	2,560	8,50	0,500	0,320	6	0,970
		Americano	1	15.000	13.805	4,3600	28,6600	2,460	8,20	0,400	0,280	4	0,970
3	Baturité	Ten-Wheel	3	34.382	26.762	7,9890	82,2000	3,680	—	—	0,381	6	1,070
		Consolidation	3	35.831	27.484	7,9894	87,2000	3,680	—	—	0,457	8	0,960
		Americano	2	22.246	14.528	5,5600	42,3500	2,540	11,24	0,457	0,305	4	1,170
		Consolidation	4	34.750	30.750	8,8500	71,3800	2,780	11,30	0,457	0,381	8	0,940
		»	2	30.418	26.332	6,0700	71,1900	2,970	11,24	0,457	0,381	8	0,960
		»	4	35.866	34.504	6,2200	91,2300	3,600	11,24	0,508	0,406	8	0,940
		»	8	30.418	26.332	6,0700	71,1900	2,970	11,24	0,457	0,381	8	0,960
		Mogul	4	29.969	25.424	6,0400	71,4500	2,670	11,24	0,457	0,381	6	1,070
		»	5	25.878	21.792	6,1500	62,3900	2,690	11,24	0,457	0,356	6	1,070
		Ten-Wheel	3	32.234	25.424	8,5600	87,8900	3,740	11,24	0,457	0,381	6	1,070
		»	2	32.970	24.870	8,3200	73,6800	3,200	12,00	0,550	0,360	6	1,100
		Shunting	1	8.000	18.000	3,3400	40,2800	3,270	11,24	0,457	0,305	6	0,840
		»	1	22.098	22.098	4,5600	35,9000	2,560	11,24	0,406	0,330	6	0,850
		Mogul	4	23.878	19.792	—	41,2800	2,670	11,24	0,457	0,356	6	0,920
4	Caxias a Cajazeiras	Ten-Wheel	1	42.500	28.000	12,9923	57,9097	3,150	—	0,508	0,331	6	1,143
		Mogul	3	15.876	13.154	3,3768	17,1211	2,500	—	0,457	0,279	6	0,914
5	Central da Bahia		8	30.000	19.000	5,7590	47,5130	2,440	12,00	0,457	0,368	6	1,041
			3	30.000	24.000	3,9010	42,4090	2,979	12,00	0,508	0,381	6	1,142
			2	27.000	18.000	6,4100	47,6990	2,350	12,00	0,457	0,355	6	1,041
			4	18.000	18.000	3,7150	34,3360	2,700	12,00	0,482	0,309	6	0,965
			1	17.000	17.000	3,1580	36,4700	2,720	12,00	0,406	0,279	6	0,914
			2	18.000	12.200	3,6290	29,0770	2,560	12,00	0,432	0,233	4	0,914
6	Central do Brazil (bitola de 1m,60)	Americano (a)	3	39.911	22 680	8,0900	56,4600	3,025	9,14	0,610	0,381	4	1,441
		» (a)	15	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,533	9,14	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	10	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,558	9,84	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	17	56.712	22.752	8,7200	88,4900	3,545	9,14	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	6	56 638	22.680	11,2500	100,8200	3,545	9,14	0,610	0,444	4	1,575
		» (a)	20	60.355	28.857	11,1600	100,2800	3,542	9,85	0,610	0,444	4	1,575
		» (a)	19	72.479	28.867	12,7400	121,4900	3,507	12,65	0,610	0,457	4	1,702
		Ten-Wheel (a)	6	83.450	46.720	11,9100	171,1700	4,035	12,30	0,660	0,489	6	1,727
		» (a)	25	100.244	54.431	13,8600	185,3500	4,422	12,14	0,711	0,545	6	1,727
		» (a)	6	103.302	53.810	12,6500	212,9700	4,905	14,06	0,660 0,711	0,406 0,660	6	1,727
		Pacific (a)	10	127.000	52.700	—	—	—	12,30	0,711	0,545	6	1,727

(a) Para passageiros; no peso em marcha está incluido o tender.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
			Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
Central do Brazil (bitola de 1m,60)	Pacific . . . . (a)	6	108.000	54.900		—	—	12,30	0,711	0,545	6	1,727
	Mogul. . . . . (a)	3	54.341	30 844	9,5800	87,1600	3,406	9,14	0,610	0,457	6	1,321
	» . . . (a)	7	54.341	30.844	9,5800	87,1600	3,425	9,14	0,610	0,457	6	1,372
	» . . . (a)	2	72.900	37.566	12,6500	121,7700	3,336	10,55	0,610	0,483	6	1,397
	» . . (a)	24	89.811	49.895	14,5100	136,3700	3,390	11,95	0,610	0,457	6	1,575
	Consolidation. (a)	2	79.378	45.359	12,5600	133,9600	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
	» . (a)	10	83.828	48.122	13,7600	150,3000	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
	» . (a)	8	82.301	48.122	13,9500	149,2000	4,041	10,55	0,610	0,533	8	1,283
	» . (a)	38	93.386	52.930	13,8600	155,5400	4,041	11,25	0,610	0,533	8	1,283
	» . (a)	8	112.037	65.385	17,4900	222,6500	4,389	12,65	0,660	0,546	8	1,346
	» . (a)	16	109.007	62.458	14,1400	223,1100	4,359	12,65	0,660	0,533	8	1,346
	» . (a)	7	98.000	58.000	—	—	—	12,65	0,610	0,533	8	1,283
	Mastodonte . . .	13	114.305	64.410	19,4400	185,2100	4,232	11,95	0,660	0,533		1,372
	Mallet. . . . . (a)	3	138.028	93.440	11,3000	204,1500	5,490	14,06	0,660	0,444 / 0,711	12	1,270
	» . . . . (a)	3	135.000	94.200	—	—	—	14,00	0,660	0,457 / 0,711	1	1,283
	» . . . . (a)	16	173.000	127.000	—	—	—	15,40	0,660	0,508 / 0,813	16	1,283
	Manobras. . . (a)	2	78.000	48.000	—	—	—	12,30	0,660	0,457	6	1,270
	» . . (a)	4	53.00	37.195	—	—	—	11,25	0,559	0,406	6	1,118
Central do Brazil (bitola de 1m,00)	Mach-tender . (a)	2	23.817	20.412	4,2200	38,2700	3,023	9,84	0,457	0,330	6	0,965
	Four-wheel . . (a)	8	33.430	19.051	5,2200	45,6200	2,970	9,48	0,457	0,230	4	0,914
	Americano . . (a)	2	40.143	14.515	6,1400	58,5900	2,783	9,14	0,457	0,330	4	1,143
	» . . (a)	3	42.411	15 422	6,1400	58,5900	2,785	9,14	0,457	0,330	4	1,143
	» . . (a)	7	43.227	16.329	6,5100	62,8700	2,783	9,14	0,457	0,356	4	1,143
	» . . (a)	2	47.943	16.964	6,7400	66,4700	3,000	10,55	0,508	0,356	4	1,251
	» . . (a)	1	49.623	16.964	6,7400	66,4700	3,274	12,65	0,508	0,229 / 0,381	4	1,251
	» . . (a)	5	60.188	23.587	4,6900	68,1700	2,754	11,25	0,457	0,356	4	1,168
	Ten-wheel. . . (a)	8	61.689	24.946	6,9900	75,3700	3,596	11,25	0,508	0,406	6	1,168
	» . . . (a)	12	63.140	27.669	6,9900	75,3700	3,596	12,65	0,508	0,406	6	1,219
	» . . . (a)	1	56.600	25.700	—	—	—	11,25	0,508	0,406	6	1,060
	Mogul. . . . . (a)	5	34.926	19.051	6,5600	46,5900	2,600	9,14	0,457	0,330	6	1,041
	» . . . . (a)	4	41.050	18 144	4,7600	47,5400	2,618	9,14	0,457	0,330	6	1,041
	Consolidation. (a)	1	41.776	19.957	6,1700	53,0100	3,088	9,14	0,457	0,356	8	0,940
	» . (a)	5	56 606	28.123	7,9500	88,3900	3,161	9,14	0,508	0.406	8	0,940
	» . (a)	15	52.676	29 483	8,0600	88,1500	3,552	9,14	0,508	0,406	8	0,940
	Mastodonte. . (a)	15	75.664	36.287	6,0300	95,9000	3,161	11,95	0,508	0,406	8	0,914
	Consolidation . (a)	10	71.200	37.300	—	—	—	10,50	0,508	0.432	8	0,940
	» . (a)	1	50.000	27.216	—	—	—	9,14	0.508	0,406	8	0,940
	» . (a)	9	84.600	48.900	—	—		11,95	0,558	0,457	8	1,066
D. Thereza Christina.	—	5	28.000	23 000	5,2380	46,4490	3,019	12,00	0,507	0,330	6	1,070
	—	2	28.000	22.000	5,2953	43,5690	2,830	12,00	0,507	0,318	6	0,990
Goyaz	Mogul.	2	27.700	25.600	5,5600	71,5000	3,015	12,00	0,550	0,360	6	1,050
	»	2	30.800	26.626	7,5200	60,2900	2,750	10,80	0,457	0,381	6	1,067

(a) No peso em marcha está incluido o tender.

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
8	Goyaz	Ten-wheel	1	32.830	27.026	6,6000	94,2900	4,580	10,80	0,508	0,381	6	1,096
		Consolidation	2	39.462	34.473	6,0500	100,8000	3,500	11,25	0,558	0,431	8	1,092
		Mogul (a)	25	61.979	29.160	9,8470	83,5160	3,149	10,90	0,508	0,406	6	1,067
		» (a)	42	63.401	30.370	9,7540	83,9340	3,175	10,90	0,508	0,406	6	1,067
		12 rodas (a)	7	72.647	35.816	9,6610	114,2660	3,505	10,90	0,557	0,457	8	1,067
		Consolidation (a)	6	61.700	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,940
		Americano (a)	6	64.925	19 805	9,8470	83,5160	3,149	10,90	0,508	0,406	4	1,422
		Consolidation (a)	6	62.980	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,940
		Americano (a)	3	34.546	16.000	6,4100	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		» (a)	2	40.642	16.000	5,9580	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		Mogul (a)	1	40.642	22.099	5,9680	53,3240	2,900	8,20	0,508	0,356	6	1,067
		3 eixos conj.	1	27.331	22.251	4,0870	49,2360	2,900	10,20	0,508	0,355	6	1,067
		Prairie (a)	2	35.155	23.978	6,4100	53,3240	2,900	10,20	0,508	0,356	6	1,067
		» (a)	3	38 610	25.909	6,2240	58,5260	2,900	10,90	0,508	0,381	6	1,067
		2 eixos conj.	3	20.321	15.241	3,0650	40,8750	2,700	8,80	0,457	0,291	4	0,967
		Americano	2	25.401	18.289	3,7150	51,0940	2,700	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		4 rodas	1	12.193	12.193	4,0000	48,7700	2,700	8,10	0,305	0,203	4	0,762
9	Great-Western	Ten-Wheel (a)	4	45.214	17.882	4,3630	56,0140	2,800	8,80	0,533	0,330	6	1,010
		» » (a)	3	45.722	25.401	7,3400	70,5900	3,600	10,90	0,508	0,406	6	1,143
		Consolidation (a)	5	50.802	24.385	7,8900	73,9300	3,600	10,90	0,508	0,406	8	0,940
		» (a)	2	42.674	22.353	7,1500	71,0500	2,900	10,90	0,508	0,381	8	0,940
		Mogul (a)	2	44.705	20.321	6,9600	64,2700	2,900	10,90	0,457	0,381	6	0,991
		» (a)	1	35.532	15.241	4,8300	53,6800	2,800	9,11	0,520	0.317	6	1,010
		3 eixos conj.	1	14,250	14.250	—	—	—	8,80	—	—	6	0,762
		Americano (a)	1	34.546	15.241	5,2000	57,7700	2,800	7,80	0,508	0,324	4	1,219
		Mogul (a)	1	35.532	15.241	4,8300	53,6800	2,800	7,80	0,508	0,324	6	1,067
		» (a)	3	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	11,20	0,508	0,393	6	1,143
		» (a)	1	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	10,90	0,457	0,284 / 0,406	6	0,991
		» (a)	5	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	10,90	0,457	0,381	6	0,99
		2 eixos conj. (a)	1	30.939	16.257	5,9400	36,4000	2,700	9,50	0,457	0,330	4	0,991
		Americano	5	25.401	16.257	4,2700	34,1700	2,500	8,80	0,457	0,279	4	1,067
		4 rodas	2	14.225	14.225	5,6300	60,5600	2,700	8,60	0,381	0,254	4	0,813
		Prairie (a)	4	33.500	23.360	6,1300	58,4200	2,700	9,50	0,457	0.368	6	0,914
10	Paulo Affonso	—— (a)	2	43.000	24.000	—	—	2,900	8,44	0,556	0,380	8	0,970
		—— (a)	1	37.000	18.000	—	—	2,600	14,00	0,556	0,355	6	1,067
		—— (a)	1	23.000	12.000	—	—	3,250	8,44	0,403	0,320	4	0,914
11	Leopoldina Railway — Barão de Araruama (prolongamento)	Consolidation (a)	3	45.000	23.000	7,4100	66,7900	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,965
	Leopoldina Railway — Carangola	Passageiros (a)	3	43.338	16.104	6,3600	55,1400	2,737	10,70	0,457	0,330	4	1,194
		» (a)	1	36.000	15.000	6,2500	56,9300	2,807	9,30	0,457	0,321	4	1,194
		» (a)	1	41.400	14.000	5,7300	58,5000	2,692	9,30	0,457	0,330	4	1,066
		Consolidation (a)	8	58.000	28.000	7,0800	89,8300	3,555	10,70	0,508	0,407	8	0,970
		» (a)	1	45.000	27.000	6,8300	66,7400	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,970
		Mogul (a)	2	43.000	21.000	6,0200	55,1600	2,622	10,70	0,458	0,357	6	1,040

(a) Está incluido o peso do tender carregado.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
Leopoldina Railway	Central de Macahé	Double-Ender	1	15.600	8.200	3,8640	19,6020	2,48	8,00	0,406	0,229	4	1,065
		» »	1	15.600	8.200	3,1350	16,6290	2.210	8,00	0,406	0,229	4	0,966
		Forney	1	17.800	12.000	4,2840	25,8200	2,692	10,00	0,406	0,279	4	0,940
	Sul do Espirito Santo	Mogul	2	39.000	30.000	—	—	—	10,60	0,508	0,336	6	0,972
		Consolidation	1	27,000	23.000	—	—	—	10,6	0,457	0,381	8	0,965
		—	1	25.500	16.300	—	—	—	10,60	0,457	0,330	4	1,037
		—	1	16.000	12.000	—	—	2,100	8,60	0,355	0,228	4	0,762
		—	1	18.000	13.600	—	—	—	8,00	0,406	0,305	4	0,876
	Norte	Double-Ender	3	16.300	10.000	4,2800	23,4100	2,488	9,00	0,406	0,254	4	1,044
		Ten-Wheel (a)	2	39.200	20.000	6,0250	46,6400	2,475	10,00	0,457	0,330	6	0,970
		» (a)	1	36.000	18.000	5,1800	39,7200	2,438	9,30	0,457	0,305	6	0,965
		» (a)	1	32.000	15.000	5,1200	31,2400	2,565	9,30	0,457	0,305	6	1,067
		» (a)	1	42.900	21.000	6,5000	50,8100	2.615	10,00	0,457	0,356	6	1,067
		Americano (a)	2	47.500	16.300	5,7300	67,7200	3,009	10,00	0,508	0,356	4	1,397
Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e Ramal de Caldas	»	3	23.000	17.000	4.6400	48,1200	2,757	9,04	0,407	0,330	4	1,155
		Ten-Wheel	6	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
		Consolidation	2	28.000	22.500	5,5800	58,0600	2,967	9,84	0,457	0,381	8	0,914
	Jaguara a Araguary	Ten-Wheel	4	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
		»	1	32.500	24.800	7,0000	72,3300	2,090	11,25	0,508	0,381	6	1,016
Noroeste do Brazil (Baurú a Itapura)		Mogul	6	30.000	25.500	4,1000	33,6000	3,450	10,00	0,458	0,380	6	1,070
		Consolidation	6	42.500	37.000	7,4000	65,0000	2,900	12,00	0,508	0,432	8	1,067
		Ten Wheel	7	36.300	29.000	8,0000	60,0000	3,600	12,00	0,508	0,406	6	1,143
		Mogul	2	32.000	27.000	4,7000	65,0000	2,892	10,00	0,400	0,340	6	0,900
Oeste de Minas (bitola de 0m,76)		Americano	11	13.232	8.164	2,3500	22,0000	2,640	9,00	0,406	0,254	4	0,838
		»	2	25.854	17.690	3,9900	63,5400	4,260	10,00	0,457	0,304	4	0,965
		»	1	18.260	12.247	2,7500	40,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,939
		»	3	19.360	11.285	3,2500	70,0000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
		»	2	21.535	13.780	3,0000	29,7500	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
		»	2	19.850	14.590	3,0000	29,5000	3,950	12,00	0,406	0,177 / 0,304	4	0,838
		Ten-Wheel	7	18.315	12.950	3,0000	29,7500	2,920	10,00	0,406	0,304	6	0,828
		Consolidation	5	24.495	22.120	2,9000	41,000	3,950	10,00	0,406	0,330	8	0,838
		»	10	21.935	19.485	2,7500	41,0000	3,950	12,00	0,406	0,202 / 0,355	8	0,838
		»	2	25.515	23.000	2,4500	41,0000	3,950	12,00	0,406	0,228 / 0,381	8	0,838
Oeste de Minas (bitola de 1m,00)		Americano	1	26.308	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,508	0,241 / 0,381	4	1,219
		»	2	21.535	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,406	0,190 / 0,330	4	0,965
		»	4	25.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,508	0,355	4	1,244
		»	3	20.411	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
		»	1	20.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
		Consolidation	2	30.390	20.000	4,6450	83,6100	4,419	12,60	0,457	0,381	8	0,965

(a) Inclusive o peso do tender carregado.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZ: Numero	RODAS MOTRIZ: Di mel
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Me
		Consolidation . . .	8	36.000	21.772	6,3170	93,8000	4,419	12,60	0,508	0,381	8	0,
14	Oeste de Minas (bitola de 1m,00)	Mogul	1	23.133	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,406	0,330	6	1,
		Ten-Wheel . . .	12	33.000	21.772	6,8740	94,3000	4,570	11,25	0,508	0,381	6	1,
		—	2	31.700	28.100	6,0470	60,0150	3,580	12,00	0,508	0,381	6	0,
		Consolidation. .	12	33.914	30.000	7,8400	80,5530	3,200	10,12	0,508	0,406	8	0,
		Mogul	10	26.332	22.700	6,5950	81,2210	2,755	10,00	0,508	0,381	6	0,
15	Paraná	Ten-Wheel	2	41.768	32.060	9,6420	107,8700	3,660	12,00	0,559	0,432	6	1,
		—	4	—	33.000	—	—	—	—	0,508	0,457	6	1,
		Mallet	3	—	30.000	—	—	—	—	0,508	0,406	12	1,
		Americano . . .	4	22.200	12.700	5,6253	52,3318	2,690	9,84	0,356	0,305	4	1,
		»	1	23.900	13.600	5,5023	81.7500	2,780	9,84	0,457	0,330	4	1.
		Mogul	9	31.560	19.950	5,5619	80,4894	3,400	9,84	0,457	0,381	6	1.
		»	3	33.500	35.000	8,1773	97,5256	3,700	12,65	0,508	0,432	6	1,
		Consolidation . . .	2	33.630	30.300	5,2137	81,2122	3.400	12,65	0,508	0,381	8	0,
		» . . .	7	31.000	27.900	5,2137	81,2122	3,400	9,84	0,508	0,381	8	0,
		» . . .	15	34.400	30.960	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,241 / 0,406	8	0,
16	Paulista (Secção Rio Claro)	Ten-Wheel	2	42.300	35.000	12,0416	104,5000	—	11,25	0,508	0,457	6	0,
		Consolidation . . .	2	32.600	28.800	6,0509	74,0306	2,590	12,65	0,508	0,394 / 0,584	8	1,
		Ten-Wheel	14	42.180	35.380	9,2900	107,3924	—	14,06	0.508	0,457	6	1,
		Mogul	4	31.800	29.500	5,3100	51,2549	3,580	11,25	0,508	0,381	6	0,
		»	4	45.812	34.926	9,2900	87,6078	4,570	11.25	0,508	0,432	6	1,
		»	2	48.990	32.630	9,2900	122,6300	4,570	11,25	0,508	0,457	6	1,
		»	3	54.975	39.462	8,6400	87,0504	3,124	12,65	0,558	0,406	6	1,
		Shunting	2	8.000	8.000	2,3200	18,2100	1,810	—	0,300	0,200	4	0,
17	Quarahim a Itaquy	Americano	6	23.000	11.600	5,0200	36,4160	2,560	—	0,510	0,330	4	1,0
		Pacific	2	37.000	21.000	6,6900	57,2300	3,120	—	0,510	0,350	6	1,0
		Consolidation. .	5	47.200	32.270	9,0100	86,3000	3,488	11,40	0,559	0,407	8	1,0
		Mogul.	4	28.500	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,9
		»	4	30.400	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,9
		»	6	32.850	16.530	6,1700	45,5000	2,936	10,00	0,458	0,318	6	0,9
		Americano	4	43.500	15.225	6,1600	62,0000	3,010	10,00	0,458	0,356	4	1,3
		»	3	26.300	16.300	7,3000	62,9100	2,930	11,40	0,457	0,356	4	1,2
		Mogul	4	24.900	20.500	6,4600	51,7400	2,510	11,40	0,457	0,356	6	1,0
		»	1	14.500	14.500	3,0300	28,7800	3,380	11,40	0,406	0,279	6	1,0
		»	2	27.600	23.500	7,3700	54,7500	2,940	11,40	0,457	0,381	6	1,0
18	Rêde Sul-Mineira	Americano	3	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,310	10,00	0,406	0,254	4	0,9
		»	1	26.300	13.300	5,9000	47,2100	2,940	10,00	0,454	0,356	4	1.1
		»	6	26.000	16.000	7,3000	52,9100	2,900	10,00	0,508	0,381	4	1,0
		»	2	26.000	16.000	6,4500	54,7500	2,930	10,00	0,508	0,381	4	0,9
		»	3	22.000	16 000	6,0600	53,7100	2,700	10,00	0,407	0,305	4	1,1
		Ten-Wheel . . .	2	46.500	38.000	9,4000	100,1500	3,645	12,60	0,559	0,432	6	1,2
		Mogul	1	27.000	20.000	3,0300	28,7800	3,380	10,00	0,407	0,330	6	1,02
		»	1	24.000	15.000	4,0700	45,0200	3,380	10,00	0,457	0,305	6	0,9
		»	1	24.000	19.500	6,8100	50,7000	2,940	10,00	0,406	0,305	6	0,9

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
			Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
Rêde Sul-Mineira	Mogul	1	24.900	20.500	6,4000	51,7400	2,510	14,00	0,457	0,356	6	0,935
	»	4	27.600	23.500	7,3700	54,7500	2,940	10,00	0,508	0,381	6	1,080
	»	2	37.700	32.700	10,2900	87,6900	3,210	12,60	0,558	0,432	6	1,068
	Consolidation	3	33.500	29.000	9,2400	61,3300	3,550	10,00	0,508	0,406	8	0,940
	»	3	36.450	31.740	8,9000	112,3000	3,250	12,60	0,470	0,410	8	1.100
Rezende á Bocaina	Inglez	1	17.000	13.000	—	—	2,550	9,00	0,460	0,287	4	1,040
Rio do Ouro	Mogul	1	23.595	16.900	5,7524	80,4893	2,950	9,84	0,457	0,335	6	1,915
	Americano	2	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,780	9,84	0,457	0,356	4	1,180
	»	4	22.246	15.548	5,5641	42,3523	2,542	10,24	0,457	0,305	4	1,163
	—	3	22.680	19.051	6,0250	46,6400	2,616	10,00	0,457	0,335	6	1,067
	Consolidation	2	35.800	31.700	8,0000	60,0000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	1,054
	Americano	1	20.000	12.000	5,5641	42,3623	2,542	9,00	0,450	0,300	4	1,010
	Ten-Wheel	1	29.030	21.772	6,7800	55,7600	3,058	10,60	0,508	0,406	6	1,143
Santos a Jundiahy	Pacific	5	81.839	53.035	15,3000	188,5570	4,279	14,06	0,660	0,546	6	1,677
	»	10	69.190	52.730	14,3060	173,2650	4,362	14,06	0,660	0,508	6	1,676
	Americano	4	47.447	31.293	10,1250	109,7310	3,465	12,55	0,609	0,457	4	1,828
	»	10	45.720	25.380	8,3610	83,9810	3,359	10,54	0,609	0,425	4	1,619
	»	7	36.576	23.368	8,3610	83,9810	3,365	10,54	0,609	0,425	4	1,616
	Consolidation	10	75.946	67.360	14,3060	130,9890	4,293	14,06	0,660	0,546	8	1,372
	»	2	59.182	52.578	11,4260	127,6450	4,026	14,95	0,660	0,508	8	1,371
	»	11	58.267	49.784	10,2190	111,4800	3,816	9,84	0,609	0,469	8	1,257
	Mogul	18	43.230	36.677	9,0110	102,4690	3,366	10,89	0,609	0,457	6	1,264
	»	3	46.736	32.004	8,3610	83,2380	3,905	9,84	0,609	0,406	6	1,263
	Consolidation	3	103.632	70.815	15,3000	188,5570	4,276	14,06	0,660	0,546	8	1,293
	Manobras	7	28.143	28.143	5,0350	64,7980	3,197	9,84	0,508	0,355	4	1,244
	»	2	33.528	33.528	6,7810	80,0800	3,308	9,84	0,609	0,406	6	1,219
	»	4	36.576	30.480	6,5030	84,5390	3,353	9,84	0,609	0,406	6	1,231
	»	3	38.760	33.760	6,7810	74,7840	3,657	10,54	0,559	0,406	4	1,244
S. Francisco	Consolidation	14	25.000	22.950	5,9000	69,9500	3,120	—	0,457	0,381	8	0,944
	»	2	26.000	23.838	6,7000	62,0000	3,120	—	0,457	0,228 / 0,381	8	0,944
	Mogul	2	22.000	18.880	4,6000	65,0000	3,120	—	0,457	0,355	6	1,050
	Ten-Wheel	5	31.772	29.030	8,0800	75,1600	3,594	—	0,508	0,406	6	1,143
	» »	12	35.000	28.400	6,8000	75,7000	3,630	-	0,500	0,406	6	1,143
	» »	15	35.150	28.600	—	—	3,503	—	0,508	0,408	6	1,143
	» »	6	34.100	31.304	6,8000	75,7000	3,630	—	0,508	0,254 / 0,431	6	1,143
	Americano	7	23.000	15.332	—	—	—	—	0,558	0,355	4	1,371
	»	2	31.750	15.872	—	—	—	—	0,60	0,381	4	1,371
	»	6	20.100	10.376	—	—	—	—	0,558	0,406	4	1,371
S. Paulo-Rio Grande (Linha Itararé)	Manobra	2	23.000	21.000	5,5000	30,5000	3,300	10,00	0,457	0,355	6	0,850
	Mogul	6	25.000	21.000	5,9000	50,1000	2,500	10,00	0,457	0,355	6	0,965
	»	4	25.000	21.000	4,8700	45,1300	2,627	10,60	0,457	0,355	6	1,066
	»	2	30.000	26.000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,066

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha Itararé)	Ten-Wheel	1	34.000	30.000	8,8400	74,8400	3,553	12,00	0,508	0,406	6	1,142
		» »	9	44.000	33.000	11,0550	134,8900	3,910	11,60	0,508	0,457	6	1,143
		Mallet	3	71.300	60.000	10,4050	164,5250	5,180	14,00	0,508	0,394 / 0,610	12	1,167
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha S. Francisco)	Mogul	1	25.800	21.500	4,8700	45,1300	2,621	10,60	0,457	0,355	6	1,067
		»	1	30.000	26.000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,067
		—	1	12.000	10.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,250	0,240	6	0,650
		—	1	24.000	20.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,460	0,317	6	1,000
		—	2	36.000	25.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,500	0,400	6	1,000
24	Sobral	Americano	1	19.026	12.684	5,1700	44,8200	2,650	10,00	0,457	0,303	4	1,041
		»	1	17.690	11.793	4,4600	34,6900	2,650	10,00	0,457	0,303	4	1,142
		Mogul	2	22.680	19.051	5,5000	55,9700	2,500	10,00	0,457	0,355	6	1,066
		Ten-Wheel	2	31.100	24.870	6,5900	72,2200	3,400	12,00	0,507	0,355	6	1,142
		» »	4	33.000	25.500	6.8100	75,1920	3,237	12,00	0,550	0,360	6	1,100
25	Sorocabana e Ituana. — Linha Tibagy	Americano	1	17.109	14.000	14,2000	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,067
		»	3	29.000	20.000	12,2000	62,7000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143
		Consolidation	7	35.800	31.700	20,2000	91,2000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,911
		»	1	29.800	25.800	7,7100	64,0000	2,900	11,24	0,457	0,381	8	0,914
		Ten-Wheel	5	34.700	27.700	7,9500	64,5000	3,600	11,24	0,508	0,407	6	1,147
		Mallet	2	71.800	59.874	10,0800	159,4000	5,180	14,06	0,558	0,406	12	1,067
	Ramal de Itararé	Americano	2	17.100	14.000	4,5600	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,067
		»	4	29.000	20.000	6,9000	76,3000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143
		Consolidation	3	35.800	31.700	7,7100	71,7000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,916
		Ten-Wheel	1	34.700	27.700	8,0000	64,7000	3,640	10,60	0,508	0,406	6	1,143
26	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Manobras	2	19.000	14.000	3,7000	14,1500	2,600	10,60	0,400	0,300	4	0,800
		»	4	15.200	11.200	3,7000	31,0000	2,630	10,60	0,457	0,260	4	0,957
		»	1	—	—	—	—	2,537	—	0,457	0,279	4	1,067
		»	2	19.626	12.496	4,6500	27,2700	2,474	9,10	0,406	0,279	4	0,940
		»	6	12.850	12.850	3,6000	25,8000	2,360	8,20	0,360	0,250	6	0,800
		Americano	4	—	—	4,1400	48,7000	2,750	9,50	0,500	0,320	4	1,250
		»	2	22.325	13.926	5,9700	59,0300	3,779	9,10	0,457	0,330	4	1,041
		»	2	22.504	13.944	5,9700	59,0300	2,779	9,10	0,457	0,330	4	1,041
		»	3	23.895	15.004	5,0900	59,0300	2,779	12,40	0,457	0,203 / 0,356	4	1,143
		»	10	26.600	16.500	5,1500	56,0000	2,600	12,00	0,500	0,330	4	1,250
		»	1	26.530	16.551	6,8300	63,6300	3,036	11,20	0,508	0,381	4	1,372
		Mogul	6	18.400	16.820	4,0500	44,9900	3,000	8,50	0,500	0,320	6	0,960
		»	6	22.612	18.103	5,3200	46,0100	2,461	9,10	0,457	0,330	6	0,940
		»	3	22.300	18.103	4,5900	47,4900	2,614	9,10	0,457	0,330	6	1,041
		»	4	25.356	21.037	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041
		»	4	22.849	18.678	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041
		»	6	22.849	18.678	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041
		»	8	22.906	19.278	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041
		»	3	25.286	21.614	6,2400	56,1600	2,627	11,20	0,457	0,356	6	1,041
		»	2	—	—	7,0000	60,9000	3,150	12,00	0,505	0,380	6	1,100

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	TYPO	NUMERO DE LOCOMOTIVAS DE CADA TYPO	PESO EM MARCHA	PESO ADHERENTE	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Directa	CALDEIRA: Superficie de aquecimento: Tubular	CALDEIRA: Comprimento dos tubos	CALDEIRA: Timbre	CURSO DOS PISTÕES	DIAMETRO DOS CYLINDROS	RODAS MOTRIZES: Numero	RODAS MOTRIZES: Diametro
			Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
	Mogul	1	23.842	19.917	4,5300	47,4900	2,614	12,40	0,457	0,203 / 0,356	6	1,041
	»	2	27.148	23.223	6,7900	58,8700	2,756	11,20	0,457	0,381	6	1,067
	»	3	23.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,041
	»	2	23.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,067
	»	2	23.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	10,60	0,508	0,381	6	1,067
	»	9	26.150	21.750	5,6400	60,8100	2,540	10,60	0,457	0,381	6	1,067
	»	23	27.700	—	5,4700	63,5000	2,950	12,00	0,550	0,360	6	1,050
...iação Ferrea do Rio Grande do Sul	Consolidation . . .	34	34.100	29.375	5,8300	87,5000	3,600	12,00	0,500	0,430	8	0,950
	» . . .	1	34.100	29.375	5,8000	97,8000	3,600	12,00	0,500	0,400	8	0,950
	» . . .	2	29.665	26.218	6,7400	80,9600	3,359	9,80	0,508	0,381	8	0,940
	» . . .	3	31.843	27.760	7,8700	88,9400	3,559	9,10	0,508	0,406	8	0,940
	Ten-Wheel	5	31.162	26.990	7,4800	79,4500	3,556	10,60	0,508	0,406	8	0,940
	» »	2	—	—	4,3700	56,0000	2,883	9,20	0,535	0,330	6	1,016
	» »	17	43.500	30.000	7,2300	104,4000	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,143
	» »	3	43.000	30.000	7,1300	a) 95,3100	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,143
	Mallet	17	73.177	52.925	10,4000	164,5300	—	14,06	0,508	0,406 / 0,635	6	1,054
...ictoria a Minas. . — Linha de Victoria a Minas .	Mogul	2	22.200	19.976	6,1200	55,1800	2,700	12,00	0,459	0,360	6	1,067
	»	1	23.000	20.000	5,7000	54,3700	2,800	12,00	0,459	0,350	6	1,000
	»	4	25.424	19.976	6,4100	55,6470	2,530	12,00	0,455	0,350	6	1,025
	Ten-Wheel	8	31.440	19.976	7,5760	71,8310	3,400	12,00	0,500	0,350	6	1,025
...ictoria a Minas. . — Linha de Curralinho.	Ferney	2	15.700	15.700	4,1000	41,9000	3,450	12,00	0,460	0,300	6	0,935
	Ten-Wheel	2	28.030	21.700	4,8600	85,7000	3,640	12,00	0,460	0,355	6	1,067
	Consolidation . . .	2	35.777	31.770	6,9000	106,6700	3,500	12,00	0,510	0,405	8	1,067
	» . . .	1	35.334	23.080	6,200	124,4000	3,820	12,00	0,460	0,405	8	1,067

a) Os superaquecedores teem uma superficie de $30^{m2},9000$.

PROCEDENCIA DO

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	LOCOMOTIVAS											CARROS D			
		Americanas	Inglezas	Francezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros
	I — DA															
1	Madeira-Mamoré	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—
2	Rêde Ceará Piauhy — Baturité	38	1	—	6	—	—	—	—	30	—	0,72 a 0,79	34	—	—	—
3	Rêde Ceará Piauhy — Sobral	11	—	—	4	6	Westinghouse	—	—	—	4	0,68 a 0,70	10	—	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte	6	1	—	6	8	»	—	—	4	1	0,70	1	—	—	6
5	Great Western — Natal a Itamatahy															
6	Great Western — Conde d'Eu															
7	Great Western — Recife a S. Francisco															
8	Great Western — Central de Pernambuco	22	125	4	—	—	—	88	—	135	151	0,74	16	135	—	42
9	Great Western — Sul de Pernambuco															
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal															
11	Great Western — Ribeirão a Cortez															
12	Great Western — Paulo Affonso	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,71	10	—	—	—
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	—	7	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	41	15	—	15	—	—	—	—	—	—	0,58 a 0,64	15	22	—	11
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	2	17	—	3	—	—	—	—	—	22	0,66	—	60	—	3
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro	10	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	39	26	—	3	57	Westinghouse	2	—	9	68	0,67 a 0.76	26	20	—	—
19	Oeste de Minas	79	—	—	—	—	—	—	—	—	79	0,70 a 0.75	24	42	—	5
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	5	—	—	2	7	Westinghouse	—	—	—	7	0,75	3	—	—	4
21	Goyaz — Araguary a Catalão	6	—	—	—	6	»	—	—	—	—	0,70	8	—	—	—
22	Paraná	26	—	—	7	22	»	9	—	2	—	0,75	—	—	35	—
23	D. Thereza Christina	—	7	—	—	—	—	—	—	7	7	0,71	—	9	—	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	81	8	14	106	—	—	198	Eames e Gresham	1	—	0.78	71	7	8	83
25	Itapura a Corumbá	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
26	Guaxupé a Itiguassú (a)	4	—	—	4	—	—	8	—	—	8	0,685	—	—	—	1
	II — CONCEDIDAS															
27	Alcobaça á Praia da Rainha	2	—	1	2	5	Westinghouse	—	—	—	5	—	3	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,60 e 0,69	4	—	—	—
29	Recife a Limoeiro e ramal (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	12	—	2	1	12	Westinghouse	—	—	3	—	0,80	—	—	12	2
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	7	6	»	1	—	—	7	0,75	—	—	—	7
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	12	4	—	—	—	—	9	—	—	7	0,60 a 0,80	6	1	—	—

(a) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
(b) Utiliza-se do material da Rêde Great Western de que faz parte.

ATERIAL RODANTE — *Quadro n. 10*

ASSAGEIROS					VAGÕES											NUMERO DE ORDEM
Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	
UNIÃO																
—	—	—	—	—	238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	98	80	—	64	—	—	—	—	—	—	0,72 a 0,79	2
—	—	—	—	—	17	10	—	45	25	—	—	—	—	—	0,68 e 0,70	3
—	—	—	8	0,70	—	14	—	53	7	6	Westinghouse	—	—	74	0,70	4
																5
																6
																7
—	88	—	134	0,74	179	1.879	29	285	27	—	—	—	—	1.630	0,74	8
																9
																10
																11
—	—	—	—	0,71	38	—	—	—	—	—	—	—	—	38	0,71	12
—	—	—	—	—	—	118	115	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	—	—	—	—	181	4	—	325	9	—	—	—	—	—	—	14
—	—	—	—	0,66	—	494	—	6	—	—	—	—	—	500	0,66	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	—	—	—	—	—	—	17
Westinghouse	—	—	52	0,67 a 0,76	101	209	—	29	50	—	—	—	—	389	0,72 a 0,76	18
—	—	—	78	0,70 a 0,75	146	55	—	282	95	—	—	—	—	578	0,70 a 0,75	19
Westinghouse	—	—	7	0,75	1	—	—	56	—	57	Westinghouse	—	—	57	0,75	20
»	—	—	—	0,70	—	—	—	42	—	42	»	—	—	—	0,70	21
—	—	—	—	0,75	—	—	598	—	—	—	—	—	—	598	0,75	22
—	—	—	9	0,71	—	178	—	—	—	—	—	—	—	178	0,71	23
—	181	Eams. Gres.	181	0,78	300	2	2	1.651	133	—	—	433	Gresham	2.088	0,78	24
—	—	—	—	—	—	—	—	441	—	—	—	119	—	—	—	25
—	5	—	5	0,685	—	—	—	—	97	—	—	—	—	97	0,685	26
ELA UNIÃO																
—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	4	0,58	31	—	—	—	—	—	—	—	—	31	0,58 e 0,64	28
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Westinghouse	—	—	8	0,80	71	—	51	17	—	11	Westinghouse	—	—	150	0,80	30
—	—	—	7	0,75	—	—	—	53	—	—	—	—	—	53	0,75	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Eams	—	—	—	0,70	—	—	—	25	—	—	—	—	—	25	0,70	34
—	—	—	11	0,70	29	51	—	6	37	—	—	—	—	123	0,70	35

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		LOCOMOTIVAS											CARROS DE				
			Americanas	Inglezas	Francezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros	Brazileiros
36	Leopoldina Railway	S. Eduardo a Itapemirim (a)	—	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37		Central de Macabé. . . .	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	2
38		Norte.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo . . .	4	—	—	2	—	—	2	—	—	4	0,80	3	—	—	—	1
40		Caravellas e ramal (b). .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado		—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	(c)	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina.		—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	0,60	3	—	—	—	—
43	Bananal		2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	0,80	—	—	—	—	2
44	Santos a Jundiahy		—	99	—	—	—	—	99	—	—	—	1,06	—	115	—	—	—
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	0,71	—	—	2	—	[illegible]
46		Tatuhy a Itararé	16	1	—	2	—	—	19	—	—	19	0,75	7	—	—	—	[illegible]
47	Baurú á Itapura.		3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—
48	Rio Claro		71	1	—	—	72	Westinghouse	—	—	—	—	0,76	71	5	—	—	—
49	Mogyana	Ribeirão Preto á Jaguara e ramal	—	11	—	—	—	—	11	—	—	11	0,685	—	—	—	10	—
50		Jaguara a Araguary . . .	—	5	—	—	—	—	5	—	—	5	0,685	—	—	—	—	—
51	Quarahim a Itaquy.		—	10	—	—	—	—	—	—	10	—	0,80	—	10	—	—	—
52	S. Paulo — Rio Grande.	Itararé a Uruguay	32	—	—	6	—	—	26	—	10	2	0,75	28	—	—	7	—
53		Linha de S. Francisco .	2	—	—	1	—	—	3	—	3	—	0,75	7	—	—	—	—

(a) Não tem material proprio. Utiliza-se do material da Carangola.
(b) Utiliza-se do material de outras linhas da Rêde.
(c) Não foi dada a procedencia de 3 carros de passageiros.
(d) Não foi dada a procedencia de 24 vagões.
(e) Não foi dada a procedencia de 2 vagões.

PASSAGEIROS						VAGÕES											NUMERO DE ORDEM
Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	2	Eams.	—	0,70	—	—	—	—	30	—	—	—	—	30	0,70	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	4	0,80	9	5	—	—	—	—	—	—	—	14	0.80	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	0,60	13	—	—	—	—	—	—	—	—	13	0,60	42
—	—	—	—	—	0,80	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	0.80	43
—	—	115	—	—	1,06	—	3.388	—	—	—	—	—	3.388	—	—	1,06	44
—	—	3	—	3	0,71	47	(d)	—	—	—	—	—	—	—	47	0,71	45
—	—	12	—	12	0,75	—	—	—	—	98	—	—	—	—	98	0,75	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—	—	—	—	—	47
76	Westinghouse	—	—	—	0,76	465	344	—	521	85	1.415	Westinghouse	—	—	—	0,76	48
—	—	10	—	10	0,685	—	9	(e)	—	75	—	—	—	—	84	0,685	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
—	—	—	—	10	0,80	—	122	—	—	—	—	—	8	—	122	0,80	51
—	—	31	—	4	0,75	13	—	—	310	416	—	—	470	—	260	0,75	52
—	—	—	—	7	0,75	2	—	—	25	4	—	—	—	—	31	0,75	53

PESSOAL EXISTENTE EM

Numero de ordem	Designação das estradas	Administração central: Directoria: Director	Administração central: Directoria: Superintendente	Administração central: Secretaria	Administração central: Contabilidade geral	Administração central: Thesouraria	Administração central: Almoxarifado	Administração central: Telegrapho	Administração central: Total	Trafego: Escriptorio geral	Trafego: Estações	Trafego: Trens	Trafego: Total
	I — DA												
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	1	—	3	27	2	9	—	42	10	134	69	213
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	1	—	1	7	—	4	—	13	—	105	22	127
4	Central do Rio Grande do Norte	1	—	3	8	2	7	—	21	3	36	19	58
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	1	—	1	3	48	18	69
6	Great-Western — Conde d'Eu	1	—	[illegible]	—	—	5	—	8	3	171	29	203
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	6	—	6	6	277	57	340
8	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	4	212	64	280
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	(a) 2	—	18	169	16	113	—	318	47	—	—	47
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1	—	2	—	—	3	—	6	3	199	41	243
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13
12	Great-Western — Paulo Affonso	1	—	—	2	—	1	—	4	—	18	4	22
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	6	43
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1	—	9	42	4	25	—	81	9	295	74	378
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	—	—	9	—	1	7	—	17	3	138	31	172
16	Central do Brazil (d)	—	—	—	—	—	—	—	524	—	—	—	4.723
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira	3	—	7	38	5	22	—	75	21	356	140	517
19	Goyaz — Formiga a Tigre	—	—	7	3	3	—	—	13	9	36	9	54
20	Goyaz — Araguary a Goyaz	4	—	1	2	3	—	—	10	2	16	3	21
21	Paraná	1	—	—	35	3	2	—	41	7	379	149	535
22	D. Thereza Christina	1	—	4	5	1	3	—	14	—	29	3	32
23	Oeste de Minas	1	—	5	47	7	16	—	76	27	385	165	577
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1	—	17	56	6	28	—	108	20	507	227	754
25	Itapura a Corumbá	2	—	1	6	1	4	—	14	4	20	7	31
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	46
	II — CONCEDIDAS												
27	Alcobaça á Praia da Rainha	3	—	5	1	1	—	—	10	6	15	1	22
28	Caxias a Cajazeiras	1	—	2	1	—	1	—	5	—	8	5	13
29	Recife a Limoeiro e ramaes (c)	—	—	—	—	—	6	—	6	3	297	42	342
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	1	—	6	9	2	2	7	27	3	67	32	102
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	3	17	4	24
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	3	24	—	27
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	—	—	—	—	—	—	7	13	6	26

(a) Pessoal commum a todas as linhas da rêde.
(b) O pessoal da administração central é o mesmo da linha de S. Francisco.
(c) Além do pessoal proprio serve a essa linha o pessoal commum ás linhas da Great Western.
(d) Não está incluido o pessoal extraordinario.

31 DE DEZEMBRO DE 1912 — *Quadro n. 11*

Locomoção				Via-permanente							Total do pessoal	Effectivo do pessoal — Por kilometro					Numero de ordem
Escriptorio geral	Officinas	Tracção	Total	Escriptorio central	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	
UNIÃO																	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
39	106	69	214	6	—	7	—	44	256	313	782	0,09	0,51	0,33	0,74	1,87	2
3	47	28	78	—	—	—	9	36	335	380	598	0,04	0,38	0,23	1,13	1,78	3
1	50	52	103	—	—	—	112			112	294	0,20	0,57	1,02	1,11	2,91	4
—	29	22	51	4	—	—	132			136	257	0,01	0,42	0,31	0,82	1,56	5
2	133	67	202	5	1	—	163			169	582	0,04	1,10	1,09	0,91	3,14	6
1	47	25	73	1	—	—	186			187	603	0,05	2,60	0,55	1,43	4,63	7
5	328	67	400	3	1	—	250			254	934	—	1,04	1,49	0,94	3,47	8
46	—	—	46	38	—	—	—			38	449	—	—	—	—	—	9
2	70	46	118	2	—	—	173			175	542	0,03	1,25	0,61	0,90	2,79	
2	70	46	118	2	—	—	173			175	542	0,03	1,25	0,61	0,90	2,79	10
—	2	13	15	—	—	—	41			41	69	—	0,45	0,52	1,43	2,40	11
—	25	4	29	—	—	—	42			42	97	0,03	0,19	0,25	0,37	0,84	12
—	—	10	10	—	—	—	130			130	183	—	0,31	0,08	0,94	1,33	13
7	523	131	657	20	—	—	459			479	1.605	0,14	0,65	1,16	0,83	2,78	14
5	111	47	163	2	1	—	292			295	647	0,05	0,54	0,52	0,93	2,04	15
—	—	—	4.034	—	—	—	—	—	—	4.013	13.294	0,25	2,33	1,98	1,98	6,54	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
7	276	255	538	5	2	—	1.182			1.189	2.319	0,07	0,49	0,51	1,13	2,21	18
—	48	15	63	—	—	—	—	—	—	178	308	0,07	0,31	0,37	1,02	1,92	19
—	—	3	3	—	—	—	1	7	52	60	94	0,18	0,39	0,05	0,13	1,77	20
5	271	171	447	6	—	—	718			724	1.747	0,09	1,28	1,07	1,73	4,19	21
3	41	14	58	—	—	—	109			109	213	0,11	0,27	0,49	0,92	1,80	22
21	377	157	555	14	1	—	836			851	2.059	0,05	0,39	0,36	0,56	1,35	23
27	806	415	1.248	20	19	—	2.417			2.456	4.563	0,04	0,35	0,58	1,13	2,10	24
1	76	7	84	2	—	—	42			44	173	0,53	0,19	3,23	1,69	6,65	25
—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	41	93	0,09	1,35	0,18	1,20	2,82	26
PELA UNIÃO																	
4	33	9	46	6	1	1	1	8	53	73	151	0,23	0,51	1,06	1,69	3,51	27
—	18	5	23	—	—	—	1	6	72	79	120	0,06	0,16	0,29	1,01	1,53	28
2	59	55	116	7	—	—	269			276	740	0,02	1,27	0,43	1,02	2,74	29
4	63		67	7	—	—	405			412	608	0,06	0,22	0,15	0,93	1,37	30
—	15	7	22	—	—	—	2	11	122	135	181	—	0,28	0,26	1,59	2,14	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	1	1	1	11	59	73	100	—	0,29	—	0,78	1,07	33
1	—	7	8	5	1	—	1	3	27	37	71	—	0,50	0,16	0,72	1,38	34

Numero de ordem	Designação das estradas		Administração central: Directoria: Director	Administração central: Directoria: Super-intendente	Administração central: Secretaria	Administração central: Contabilidade geral	Administração central: Thesouraria	Administração central: Almoxarifado	Administração central: Telegrapho	Administração central: Total	Trafego: Escriptorio geral	Trafego: Estações	Trafego: Trens	Trafego: Total
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes. . .	—	—	—	—	—	—	—	11	—	186	32	218
36		S. Eduardo a Itapemirim .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
37		Central de Macahé . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
38		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo . .	—	1	2	1	1	2	—	7	5	7	3	15
40		Caravellas e ramal. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado		1	—	—	—	—	—	—	1	1	1	4	6
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	1	—	1	—	—	—	2	—	8	2	10
44	Santos a Jundiahy		1	—	19	63	5	20	—	108	12	2.261	135	2.408
45	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	2	—	3	32	5	3	—	45	12	63	4	79
46		Tatuhy a Itararé	2	—	3	32	5	3	—	45	—	92	29	121
47	Baurú a Itapura		2	—	1	6	1	4	—	14	4	127	17	148
48	Rio Claro.		5	—	2	104	5	47	—	163	15	565	69	649
49	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	384
50		Jaguara a Araguary. . .	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	184
51	Quarahim a Itaquy.		1	—	1	4	1	1	—	8	—	42	3	45
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay. . . .	1	—	5	31	2	9	—	48	9	228	105	342
53		Linha de S. Francisco . .	—	—	—	—	6	2	—	8	1	17	8	26

Locomoção				Via-permanente							Total do pessoal	Effectivo do pessoal — Por kilometro					Numero de ordem
Escriptorio geral	Officinas	Tracção	Total	Escriptorio geral	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total		Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	
2	151	37	190	—	2	1	2	20	152	177	596	0,04	0,98	0,86	0,79	2,67	35
—	—	—	—	—	1	3	1	7	67	79	107	—	0,30	—	0,85	1,15	36
—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	26	45	—	0,36	0,07	0,60	1.0	37
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
2	42	6	50	2	1	—	1	12	84	100	172	0,09	0,19	0,62	1,25	2,15	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
1	2	4	7	1	—	—	—	—	5	6	20	0,26	1,56	0,18	1,56	5,26	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	5	5	—	—	—	—	—	15	15	32	0,07	0,36	0,17	0,54	1,14	43
22	1.169	642	1.833	20	—	—	1.954			1.974	6.323	0,77	17,32	13,19	14,20	45,48	44
—	—	6	6	6	1	—	163			170	300	0,21	0,36	0,03	0,78	1,38	45
—	—	58	58	10	1	1	4	42	276	334	558	0,18	0,48	0,23	1,34	2,23	46
—	76	64	140	—	—	—	362			362	664	0,03	0,33	0,32	0,83	1,52	47
5	556	240	801	—	5	—	11	87	650	753	2.366	0,20	0,78	0,93	0,91	2,85	48
—	—	—	554	—	—	—	—	—	—	350	1.331	0,16	1,43	2,07	1,30	4,96	49
—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	252	546	0,17	0,65	0,22	0,90	1,94	50
—	38	4	42	—	—	—	86			86	181	0,04	0,25	0,24	0,49	1,03	51
6	245	101	352	12	—	—	1.235			1.247	1.989	0,05	0,39	0,40	1,41	2,25	52
3	46	8	57	1	—	—	98			99	190	0,08	0,27	0,59	1,03	1,97	53

PASSAGEIROS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
				1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
	I — DA								
			Kiloms.						
1	Madeira-Mamoré		314,935	3.004	18.857	(a) 21.861	322.025	1.737.506	(a) 2.059.531
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	423,628	103.101	125.996	(b) 229.097	6.238.402	6.805.450	(b) 13.043.852
3		Sobral	306,877	20.092	32.136	(b) 52.228	1.245.198	1.899.495	(b) 3.144.693
4	Central do Rio Grande do Norte		100,944	9.224	13.682	22.906	345.945	595.049	941.994
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	164,620	15.252,5	28.038	43.290,5	984.474	1.662.162	2.646.636
6		Conde d'Eu	180,455	79.291,5	160.691,5	239.936	2.463.427	4.122.916	6.586.343
7		Recife a S. Francisco	130,931	104.231,5	335.057,5	439.289	4.889.640	10.271.816	15.161.456
8		Central de Pernambuco	265,382	428.613	844.667,5	1.273.280,5	7.777.281	12.351.704	20.128.985
9		Sul de Pernambuco	193,908	40.514,5	159.764	200.278,5	2.037.693	5.947.749	7.985.442
10		Central de Alagôas e ramal	167,954	63.084,5	133.655	196.739,5	2.676.805	5.176.238	7.853.043
11		Ribeirão a Cortez	28,657	6.544	30.419,5	36.963,5	110.264	420.831	531.095
12		Paulo Affonso	115,136	912	1.926	2.838	44.502	100.148	144.650
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	116,421	10.262	27.768	38.030	744.224	1.604.658	2.348.882
14		S. Francisco	575,440	151.861	427.522	579.383	8.188.999	14.005.094	22.194.093
15		Central da Bahia	316,660	27.733	60.226	87.959	1.337.490	2.231.689	3.569.179
16	Central do Brazil	Suburbios	2.032,502	9.822.370,5	19.575.097	29.397.467,5	147.335.557	293.626.455	440.962.012
		Interior		847.729,5	2.820.139,5	3.667.869	106.767.902	126.569.107	233.337.009
17	Rio do Ouro		127,978	19.634	109.466	129.100	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira		1.018,240	79.354,5	410.804,5	490.159	6.314.918	18.417.723	24.732.696
19	Oeste de Minas		1.203,870	84.933	178.230	263.163	5.896.633	6.305.640	12.202.273
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	156,431	5.442	11.646	17.088	309.849	738.101	1.047.950
21		Araguary a Catalão	52,338	3.592	7.912	11.504	183.539	352.723	536.262
22	Paraná		416,382	57.892	172.166	230.058	6.015.143	13.916.336	19.931.479
23	D. Thereza Christina		118,096	3.360	41.088	44.448	129.957	1.163.791	1.293.748
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		2.168,927	651.855	218.635	870.490	41.999.903	23.726.830	65.726.733
25	Itapura a Corumbá		25,944	831	4.784	5.615	21.523	123.906	145.429
26	Guaxupé a Itiguassú (c)		25,261	6.241	20.197	26.438	108.025	337.099	445.124
	II — CONCEDIDAS								
27	Alcobaça á Praia da Rainha		43,000	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		78,000	3.715	4.046	7.761	215.991	211.258	427.249
29	Recife a Limoeiro e ramal		260,466	102.610,5	250.083,5	352.694	4.511.262	9.536.722	14.047.984
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	423,295	17.848	60.964	78.812	1.146.434	3.204.406	4.350.840
31		Curralinho á Diamantina	71,715	1.843	6.270	8.113	101.072	303.337	404.409
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	381,425	117.862	292.832	410.694	4.582.897	7.292.050	11.874.947
33		Sumidouro	91,889	8.554	22.017	(b) 30.571	211.976	441.880	(b) 653.856
34		Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	4.134	9.289	(b) 13.423	109.223	189.912	(b) 299.135

(a) Não estão incluidos 1.576 passageiros transportados a qualquer distancia ou 12.603 passageiros-kilometro transportados em automoveis.
(b) Não estão incluidos os passageiros transportados gratis.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.

TRANSPORTADOS

Quadro n. 12

Numero de passageiros referidos à extensão média			Percurso médio de um passageiro			Numero médio de logares por trem de passageiros e mixtos		Numero medio de logares por carro de passageiros		Taxa de utilização dos carros de passageiros	Peso			Numero de ordem
1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Occupados	Offerecidos	Occupados		Passageiro-kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	
UNIÃO														
1.022,4	5 516,5	6.538,9	107,1	92,1	94,2	137,9	11,9	72,0	6,2	8,69	144.167	4.787.915	2,3	1
14.726,2	16.064,6	30.790,7	60,5	54,0	56,9	166,6	75,8	41,6	18,9	45,51	913.070	5.789.788	0,4	2
4.057,6	6.189,8	10.247,3	61,9	59,1	60,2	107,1	35,7	23,2	7,7	33,42	220.129	1.829.171	0,6	3
3.427,1	5.904,7	9.331,8	37,5	43,5	41,1	87,6	31,8	45,0	6,9	36,28	65.940	648.970	0,7	4
5.980,3	10.096,9	16.077,2	64,5	59,3	61,1	305,6	49,6	44,1	7,2	16,22	185.265	4.566.349	1,7	5
13.651,2	22.847,3	36.498,5	31,1	25,7	27,4	334,6	28,7	42,8	3,7	8,58	461.044	13.134.452	1,9	6
37.336,6	78.434,1	115.770,7	46,9	30,7	34,5	412,7	74,4	42,4	7,7	18,03	1.061,302	24.568.654	1,6	7
29.305,9	46.543,1	75.849,0	18,1	14,6	15,8	381,3	61,9	43,7	7,2	16,23	1 409.029	35.110.687	1,7	8
10.508,5	30.673,1	41 181,6	50,3	37,2	39,9	306,8	56,9	42,8	7,9	18,53	558.981	12.452 717	1,5	9
15.937,7	30.819,4	46.757,1	42,4	38,7	39,9	329,9	51,9	42,2	6,6	15,73	549.713	14.674.729	1,8	10
3.847,7	14.685,1	18.532,8	15,8	13,8	14,3	190,2	29,8	43,9	6,9	15,66	37.177	954.291	1,7	11
386,5	869,8	1.256,3	48,7	51,9	50,9	105,2	9,6	48,4	4,4	9,16	10.126	211.574	1,4	12
6.392,5	13.783,2	20.175,7	72,5	57,8	61,8	201,9	47,6	46,4	10,9	23,57	164.422	1.908.082	0,9	13
14.230,8	24.338,1	38.538,9	53,9	32,7	38,3	270,4	52,5	57,1	11,1	19,43	1.553.586	18.820.577	0,8	14
4.223,7	7.047,6	11.371,3	48 2	37,0	40,6	101,6	22,4	30,7	6,3	22,78	249.843	3.118.856	0,8	15
25.020,0	203.738,1	331.758,1	14,9 112,7	15,0 44,8	14,9 63,6	— —	— —	— —	— —	— —	30.867.341 16.333.591	— —	— —	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
6.024,3	17.570,1	23.594,4	79,5	44,8	50,4	46,4	17,3	42,9	16,0	37,28	1.731.288	18.958.452	0,7	18
4.898,1	5.237,8	10.278,5	69,4	35,4	46,4	57,4	13,7	29,6	7,0	23,89	854.159	14.132.583	1,1	19
1.980,7	4.718,4	6.699,1	56,9	63,4	61,3	93,1	22,5	39,9	9,6	24,19	73.356	1.272.670	1,2	20
3.506,8	6.739,3	10.246,1	51,0	44,5	46,6	58,5	37,9	44,0	23,5	64,80	37.353	222.001	0,4	21
14.445,2	33.422,0	47.868,2	103,8	80,8	86,6	211,2	62,6	35,4	10,5	29,65	1.395.204	16.983.119	0,8	22
1.100,4	9.854,6	10.955,0	38,6	28,3	29,1	40,1	16,1	36,5	14,7	38,76	90.562	1.229.494	1,0	23
9.364,3	10.239,5	30.303,8	64,4	108,5	75,5	113,0	38,0	40,5	13,8	34,61	4.600.871	71.659.452	1,1	24
829,5	4.775,9	5.605,4	25,9	25,9	25,9	136,2	19,3	58,3	6,8	11,66	10.180	280.830	1,9	25
—	—	—	17,3	16,6	16,8	107,5	22,1	41,8	8,6	20,56	31.159	498.542	1,1	26
PELA UNIÃO														
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
2.769,1	2.708,4	5.477,5	53,1	52,2	55,0	58,8	13,8	53,7	15,3	29,43	29.907	269.268	0,6	28
7.319,9	36.614,1	53.934,0	43,9	38,1	39,8	328,2	56,9	42,9	7,4	17,33	983.359	23.831.837	1,6	29
2.703,3	7.570,2	10.278,5	64,2	52,5	55,2	68,3	13,7	37,8	7,6	21,64	304.559	6.599.514	1,5	30
1.499,4	4.229,7	5.639,1	54,8	48,4	49,8	54,3	22,5	42,2	17,4	48,46	28.308	276.740	0,6	31
2.015,2	19.117,9	31.133,1	38,8	24,9	28,9	—	23,3	—	—	—	831.246	—	—	32
2.306,9	4.808,8	7.115,7	24,8	20,1	21,4	64,1	9,6	49,5	7,4	14,99	45.770	950.947	1,4	33
2.123,3	3.691,9	5.815,2	26,4	20,4	22,3	52,0	7,9	49,7	7,5	15,11	20.939	453.610	1,5	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO	NUMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA			NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO		
				1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total
			Kiloms.						
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	226,925	41.332	65.676	a) 107.008	2.077.685	2.236.395	4.314.080
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	93,230	24.583	25.889	a) 50.472	1.271.886	953.072	2.224.958
37		Central de Macahé	42,700	1.551	5.224	a) 6.775	51.211	154.359	(a) 205.570
38		Norte. Suburbios	48,966	666.129	2.036.954	2.703.083	5.557.602	7.029.528	22.587.130
		Norte. Interior		377.655	43.810	421.465	18.457.348	1.555.847	20.013.195
39		Sul do Espirito Santo	159,768	21.644	19.694	a) 41.338	1.917.445	1.131.987	3.049.432
40		Caravellas e ramal	76,319	9.176	9.747	a) 18.923	326.166	305.018	631.184
41	Corcovado		3,840	71.307	194.631	71.307	—	—	194.631
42	Rezende a Bocaina		38,810	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		28,000	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		139,466	837.401	2.131.409	2.968.810	39.579.295	72.419.791	111.999.086
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,600	36.380	197.925	234.305	2.567.893	11.905.737	14.473.630
46		Tatuhy a Itararé	250,047	26.635	88.812	115.447	2.848.444	6.464 865	9.313.309
47	Baurú a Itapura		436,480	10.051	72.334	82.385	847.554	5.845.267	6.692.821
48	Rio Claro		830,438	236.267,5	861.222,5	1.100.400	17.885.599	47.112.382,5	64.997.981,5
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	268,362	120.909	387.346	508.255	6.676.188	10.689.509	17.365.697
50		Jaguara a Araguary	281,104	22.080	78.599	100.679	2.114.267	4.655.780	6.770.047
51	Quarahim a Itaquy		175,597	9.546	10.271,5	a) 19.817,5	573.429	511.939	a) 1.085.368
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay	883,131	32.075	91.576	123.651	4.268.237	10.669.342	14.937.579
53		Linha de S. Francisco	96,156	3.662	46.910	50.572	153.218	1.729.793	1.883.011

(a) Não estão incluidos os passageiros transportados gratis.

UMÉRO DE PASSAGEIROS REFERIDOS A' EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO			NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR TREM DE PASSAGEIROS E MIXTOS		NUMERO MÉDIO DE LOGARES POR CARRO DE PASSAGEIROS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS CARROS DE PASSAGEIROS	PESO			NUMERO DE ORDEM
1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Occupados	Offerecidos	Occupados		Passageiro-kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	
9.155,8	9.855,2	19.011,0	50,3	34,1	40,3	72,1	20,7	45,5	13,1	28,33	301.986	3.756.037	0,8	35
13.642,4	10.222,8	23.865,2	51,7	36,8	44,1	110,5	25,2	46,7	10,6	22,77	155.747	1.736.523	0,8	36
119,9	361,5	481,4	33,0	29,5	30,3	51,0	14,5	51,0	14,5	28,55	14.390	153.842	0,7	37
90.441,3	379.556,7	869.998,0	8,3	8,3	8,3	—	—	—	—	—	1.581.099	—	—	38
			48,8	35,5	47,4	249,9	70,2	51,2	14,4	28,10	1.400.924	—	—	
12.001,4	7.085,2	19.086,6	88,6	57,5	73,8	106,7	34,9	40,2	13,1	32,70	213.460	—	—	39
4.273,7	3.996,6	8.270,3	35,5	31,3	33,3	52,7	19,3	49,3	18,1	36,68	44.183	—	—	40
—	—	50.685,1	—	—	2,7	66,0	11,5	66,0	11,5	17,53	13.624	75.690	0,4	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
283.791,7	519.264,8	803.056,5	47,3	34,0	37,7	759,9	131,6	52,33	9,1	19,33	7.839.936	270.915.373	2,4	44
11.800,9	54.713,9	66.514,8	70,6	60,1	61,8	127,5	61,0	47,8	22,8	47,26	1.013.154	7.214.148	0,5	45
11.391,6	25.854,6	37.246,2	106,9	72,7	80,6	87,9	30,5	38,1	13,2	34,70	651.932	9.770.865	1,0	46
11.941,8	13.391,8	13.333,6	84,3	80,8	81,2	137,1	48,9	56,8	20,2	35,69	468.497	4.308.408	0,6	47
11.537,6	56.231,9	78.269,5	75,7	54,5	59,1	490,1	67,4	57,4	7,9	16,04	4.549.859	91.225.387	1,4	48
14.877,5	39.832,4	64.709,9	55,2	27,5	34,1	96,8	35,8	43,3	16,0	37,02	1.215.599	9.793.587	0,6	49
7.521,3	16.562,4	24.863,6	95,7	59,2	67,2	77,9	26,2	41,2	13,8	33,68	473.903	4.697.573	0,6	50
3.265,5	2.915,5	6.181,0	60,0	49,8	54,7	71,7	19,2	31,4	8,4	23,79	75.976	1.836.525	1,6	51
4.833,1	12.081,2	16.914,3	133,0	116,5	120,8	254,1	38,8	43,1	6,5	15,26	1.045.631	33.636.790	2,2	52
1.593,4	17.989,4	19.582,8	41,8	36,9	37,2	96,6	26,4	36,0	9,8	27,32	131.811	2.090.708	1,1	53

BAGAGENS, ENCO

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA								REFERID
				de montaria		bois, vaccas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encommend — Tonelada kilometro
				Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso			
			Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.	
												I — D
1	Madeira-Mamoré		63,4	—	—	—	—	—	—	633	—	10.234
2	Rêde Ceará - Piauhy	Baturité	3 462,5	2.528	758,4	2.273	909,2	6.762	675,2	11.563	2.343,8	261.353
3		Sobral	(b) 189,8	2.617	785,1	12.008	8.803,2	6.587	658,7	31.212	(b)10.247,0	(b) 17.490
4	Central do Rio Grande do Norte		199,0	4[illegible]4	145,2	106	42,4	127	12,7	717	200,3	8.707
5	Great Western	Natal a Itamatahy	820,0	902	270,6	541	216,4	2.236	223,6	3.679	710,6	78.412
6		Conde d'Eu	3.245,0	1.563	468,9	1.002	400,8	3.494	349,4	6.059	1.219,1	170.531
7		Recife a S. Francisco	3.748,0	3.152	945,6	1.969	787,6	2.684	268,4	7.805	2.001,6	255.950
8		Central de Pernambuco	5.187,0	3.646	1.093,8	5.274	2.109.6	4.871	487,1	13.791	3.690,5	308.547
9		Sul de Pernambuco	1.483,0	1.461	438,3	1.999	799,6	1.904	190,4	5.364	1.428,3	117.270
10		Central de Alagôas e ramal	2.545,0	1.365	409,5	1.259	503,6	5.807	580,7	8.531	1.533,8	135.319
11		Ribeirão a Cortez	326,0	151	45,3	56	22,4	184	18,4	391	86,1	6.75[illegible]
12		Paulo Affonso	7,0	50	15,0	11	4,4	151	15,1	212	34,5	37[illegible]
13	Rede Bahiana	Alagoinhas a Propriá	256,8	743	222.9	594	237,6	11.801	1.180,1	13.138	1.640,6	22.28[illegible]
14		S. Francisco	3.038,4	3.707	1.112,1	6.405	2.562,0	12.025	1.202.5	22.137	4.876,6	302.61[illegible]
15		Central da Bahia	1.631,0	1.550	465,0	330	132,0	958	95,8	2.888	712,8	93.60[illegible]
16	Central do Brazil		138.415,0	—	—	—	—	—	—	416.760	139.207,0	14.481.82[illegible]
17	Rio do Ouro		1.042.1	—	—	—	—	—	—	1.502	—	—
18	Rêde Sul-Mineira		6.469,0	1.693	508,8	118.577	47.430,0	48.752	4.875,2	139.025	52.814,0	640.12[illegible]
19	Oeste de Minas		6.690,4	945	283,5	21.305	8.522,0	27.132	2.713,2	49.382	11.518,7	809.7[illegible]
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	363,0	132	39,6	4.637	1.854,8	8.369	836,9	13.138	2.731,3	34.4[illegible]
21		Araguary a Catalão	115,0	136	40,8	—	—	1.584	158,4	1.720	199,2	5.8[illegible]
22	Paraná		3.270,9	1.224	367,2	3.830	1.532,0	3.626	362,6	8.680	2.261,8	397.2[illegible]
23	D. Thereza Christina		638,0	545	163,5	822	328,8	147	14,7	1.514	507.0	22 3[illegible]
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		7.477,1	8.559	2.567,7	82.784	33.113,6	46.274	4.627,4	137.617	40.308,7	1.087.7[illegible]
25	Itapura a Corumbá		63,0	252	75,6	710	284,0	397	39,7	1.359	399,3	1.6[illegible]
26	Guaxupé a Itiguassú (d)		218,0	—	—	—	—	—	—	989	231,0	4.[illegible]
												II — CONCEDII
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		123,0	12	3,6	7	2,8	127	12,7	146	19,1	8.[illegible]
29	Recife a Limoeiro e ramaes		3.956,0	2.756	826,8	855	342,0	26.663	2.666,3	30.274	3.835,1	333.[illegible]
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	505,8	147	44,1	288	115,2	3.236	323,6	3.721	487,9	39.[illegible]
31		Curvelinho á Diamantina	56,0	34	10,2	—	—	66	6,6	100	16,8	3.[illegible]

(a) Incluidas em mercadorias.
(b) Só estão incluidos bagagens e animaes pagando.
(c) Esses resultados, obtidos em relação ao percurso dos vagões de animaes explicam-se pelo facto de terem sido transportados animaes vagões de mercadorias.
(d) Faz parte da rede Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
(e) As bagagens e encommendas foram transportadas nos vagões de mercadorias.

IENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO	PESO-MORTO DOS VAGÕES-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encommendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encommendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	
JNIÃO													
					Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.						
145.929	—	32,4	463,4	—	161,4	228,7	—	—	7,5	—	(a)	180.940	1
.470.654	336.054	619,9	3.471,5	793,3	75 5	137,2	143,3	1,8	7,5	1,7	1.032.001	1.125.014	2
5.043.167	(b) 1.743.574	56,9	16.433,8	5.681,7	92,1	161,5	170,1	0,1	5,1	1,7	688.636	3.123.523	3
36.768	10.409	86,2	364,4	103,1	43,7	51,2	51,9	0,3	1,2	0,3	414.555	231.328	4
271.232	46.003	476,3	1.637,8	279,4	95,6	73,7	64,7	0,6	1,3	0,2	1.553.719	1.263.451	5
244.581	48.962	945,0	1 355,3	271,3	52,6	40,4	40,2	0,4	0,6	0,1	5.545.266	2.675.557	6
401.131	99.957	1.932,0	3.032,9	763,2	68,6	51,4	49,9	0,5	1,2	0,3	6.419.036	2.111.619	7
938.712	239.502	1.162,6	3.650,2	1.015,5	59,5	70,2	73,0	0,5	1,8	0,5	8.178.343	3.273.435	8
399.374	117.647	604,8	2.059,6	603,7	79,1	74,4	82,4	0,3	1,6	0,5	4.168.789	1.550.673	9
527.961	90.178	805,6	3.143,4	536 9	53,2	61,9	58,8	0,4	1,7	0,3	4.185.478	1 870.513	10
6.582	1.636	235,6	229,7	57,1	20,7	16,8	19,0	0,2	0,3	0,1	425.731	141.942	11
12.437	2.235	3,2	108,0	19,4	53,0	58,6	64,7	0,3	1,0	0,2	36.540	36.540	12
696.952	200.227	191,5	11.578,6	1.720,1	86,8	129,1	122,0	0,3	9,2	1,0	733.481	1.100.150	13
837.195	891.235	525,9	6.663,7	1.548,8	99,6	173,3	182,7	0,2	2,0	0,4	8.300.125	13.392.827	14
224.570	69.890	311,3	709,1	220,7	60,4	77,7	98,0	0,4	0,8	0,2	1.854.640	1.332.477	15
003.318	23.510.119	7.125,1	43.250,0	14.027,1	104,6	225.5	204,8	0,6	5,8	1,7	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
56.256	9.502.337	610,6	25.054,6	9.035,0	93,9	180,2	179,9	0,5	8,9	2,8	8.341.273	23.422.685	18
46.161	3.571.850	672,6	12.332,0	2 936,9	121,0	300,6	310,0	0,9	5,4	1,3	6.996.723	15.640.148	19
41.558	267.235	220,1	6.653,2	1.708,3	9[illegible],1	79,3	97,8	0,8	8,1	2,0	394.621	1.135.884	20
89.483	10.230	111,1	1.709,8	195,4	50,5	52,0	51,3	0,4	9,5	1,0	145.662	44.458	21
66.708	309.163	952,6	2.797,8	741,4	121,4	134,4	136,7	0,4	(c) 82,2	(c) 21,9	5.052.305	70.450	22
58.480	15.555	181,4	495,1	131,7	35,0	38,6	39,6	0,1	0,5	0,1	471.545	351.505	23
07.812	9.053.878	501,4	13.466,4	4.171,3	145,4	212,2	224,6	0,6	8,3	2,5	16.235.478	37.959.582	24
35.193	10.342	62,8	1.356,6	393,6	25,9	25,9	25,9	0,1	3,5	1,0	113.504	74.812	25
18.796	4.011	170,6	744,1	158,7	19,7	19,0	17,3	0,2	5,7	1,2	170.2[illegible]5	26.514	26
LA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
8.209	1.126	107,9	105,2	14,4	65,7	56,2	58,9	(e) —	1,3	0,4	—	4.680	28
71.267	191.900	1.278,8	8.336,0	736,7	81,2	71,7	5[illegible],0	0,7	3,9	0,3	6.205.628	3.452.457	29
30.798	95.731	91,1	1.726,4	531,4	78,8	19[illegible],4	19[illegible],2	0,1	6,4	0,8	1.744.344	731.326	30
5.121	860	45,0	71,4	11,9	57.6	54,2	51,1	1,1	1,0	0,1	24.936	60.423	31

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA								REFERIDO
				de montaria		bois, vaccas e vitellas		carneiros, porcos, etc.		Numero total de cabeças	Peso total	Bagagens e encommenda — Tonelada kilometro
				Numero	Peso	Numero	Peso	Numero	Peso			
32	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal.	5.881,0	—	—	1.453	581,2	18.912	1.891,2	20.365	2.472,4	879.545
33		Sumidouro	603,0	27	8,1	35	14,0	221	22,1	283	44,2	25.410
34		Prolongamento da Barão de Araruama (b)	1.056,7	17	5,1	31	12,4	29	2,9	77	20,4	(b) 40.508
35		Carangola e ramaes.	1.670,8	338	101,4	1.192	476,8	4.145	414,5	5.975	1.022,7	114.243
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	752,7	71	21,3	1.094	437,6	169	16,9	1.334	475,8	47.167
37		Central de Macahé.	112,5	23	6,9	—	—	6	0,6	29	7,5	4.417
38		Norte.	12.578,2	296	88,8	2.306	922,4	57	5,7	2.659	1.016,9	456.305
39		Sul do Espirito Santo.	727,5	41	12,3	1.241	496,4	107	10,7	1.389	519,4	81.250
40		Caravellas e ramal.	237,7	210	63,0	141	56,4	655	65,5	1.006	184,9	9.178
41	Corcovado (c).		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		40.482,0	—	—	—	—	—	—	126.695	12.670,0	2.492.338
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	1.440,0	—	—	—	—	—	—	53.291	5.907,0	120.406
46		Tatuby a Itararé . .	1.438,0	1 501	450,3	—	—	76.273	7.627,3	77.774	8.077,6	182.985
47	Baurú a Itapura		536,0	770	231,0	2.680	1.072,0	1.306	130,6	4.756	1.433,6	53.275
48	Rio Claro.		9.348,0	—	—	86.469	34.587,6	—	—	86.469	34.587,6	866.265
49	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal.	4.282,0	2.263	678,9	33.042	13.216,8	28.422	2 842,2	63.727	16.737,9	242.239
50		Jaguara a Araguary	1.113,0	645	193,5	4.859	1.943,6	19.030	1.903,0	24.534	4.040,1	108.842
51	Quarahim a Itaquy.		(e) 212,8	853	256,8	11.169	4.467,6	3.034	303,4	(a) 15.059	(a) 5.027,8	(a) 12.653
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay.	1.679,3	1.700	510,1	7.240	2.896,0	26.259	2.625,9	35.199	6.031,9	278.14
53		Linha de S. Francisco	274,1	—	—	—	—	2.248	224,8	2.248	224,8	11.15

(a) Refere-se aos vagões de bagagens, animaes, bagagens e animaes.
(b) Não estão incluidas as bagagens e encommendas transportadas gratis.
(c) Só transporta passageiros.
(d) Esses resultados, obtidos em relação ao percurso dos vagões de animaes, explicam-se pelo facto de terem sido transportados em vagõe mercadoria.
(e) Só estão incluidos as bagagens e encommendas e animaes pagando.

UM KILOMETRO		REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA			PERCURSO MÉDIO			NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS POR VAGÃO	NUMERO MÉDIO DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS DE ANIMAES POR VAGÃO DE ANIMAES	PESO MORTO DOS VAGÕES-KILOMETRO		NUMERO DE ORDEM
imaes — peças-metro	Animaes — Toneladas-kilometro	Bagagens e encommendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	De uma tonelada de bagagens e encommendas	De um animal	De uma tonelada de animaes				De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	
58.854	359.239	2.305,9	7.757,3	941,8	149,5	145,2	145,3	—	—	—	—	—	32
11.790	2.100	273,0	126,7	22,6	42,1	41,7	47,5	0,4	0,1	0,02	(a) 763.197		33
1.847	521	787,5	35,9	10,1	38,3	23,9	25,6	1,1	0,02	0,008	286.714	214.989	34
54.648	63.745	503,4	1.5[illegible]3,0	280,9	68,3	59,3	62,3	0,8	2,2	0,4	1.592.649	1.679.246	35
05.461	40.778	505,9	1.131,2	437,4	62,7	79,1	85,7	0,6	1,4	0,5	767.106	421.988	36
1.151	298	103,4	26,9	6,9	39,3	39,6	39,7	0,3	2,5	0,6	113.900	3.995	37
47.860	18.203	9.318,8	977,4	372,2	36,2	17,9	17,9	0,9	0,6	0,2	—	—	38
11.315	73.820	508,5	1.322,5	493,3	111,6	152,1	151,7	1,4	3,6	1,3	—	—	39
37.200	6.834	120,5	487,4	89,5	38,6	33,9	36,9	2,6	1,1	0,2	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
86.739	618.674	17.930,4	44 508,9	4.450,8	61,6	48,8	48,8	—	—	—	—	—	44
15.007	726.401	553,3	31.318,9	3.338,2	83,6	127,8	122,9	0,7	14,3	1,5	1.175.538	3.558.900	45
970.199	1.537.690	731,9	59.869,5	6.149,6	127,2	192,4	217,2	0,5	(d) 34,9	3,5	4.611.639	2.903.021	46
765.575	253 405	122,0	1.753,9	580,5	99,3	160,9	176,7	0,5	3,9	1,3	1.135.224	1.430.647	47
704.294	9.081.717	1.043,1	27.310,1	10.936,1	92,7	262,6	262,5	0,4	4,0	1,6	26.301.732	45.543.372	48
335.447	1,648.119	903,8	21.774,0	6.149,6	56,5	91,5	98,4	0,4	10,4	2,9	4.473.874	3.359.742	49
581.794	466.319	387,3	12.746,5	1.659,4	97,7	145,9	115,4	0,4	14,3	1,8	2.648.146	1.813.664	50
253.540	(a) 438.275	72,1	7.195,6	2.495,9	59,4	83,9	87,1	0,2	7,6	2,6	354.086	864.432	51
503.903	1.399.406	314,9	7.334,5	1.584,5	165,6	184,8	232,0	3,5	16,1	3,5	1.103.354	4.841.388	52
45.938	4.597	115,9	478,0	47,9	40,7	20,4	20,4	6,1	—	—	18.942	—	53

DETALHE DO MOVIMENTO DE

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS			
			Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros
				Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
											I — DA
1	Madeira-Mamoré		21.861	—	—	—	21.861	2.059.531	—	—	—
2	Rêde Ceará Piauhy.	Baturité	229.097	—	—	—	229.097	13.043.852	—	—	—
3		Sobral	52.228	—	—	—	52.228	3.144.693	—	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		22.906	—	—	—	22.906	941.994	—	—	—
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	40.752,5	1.022	1.516	—	43.290,5	2.438.347	130.422	77.867	—
6		Conde d'Eu	226.392,5	7.108	6.478,5	—	239.986	6.010.561	254.624	291.158	—
7		Recife a S. Francisco	436.003,5	2.926	359,5	—	439.289	14.936.146	189.531	35.776	—
8		Central de Pernambuco	1.270.004,5	2.765	511	—	1.273.280,5	19.792.527	312.859	23.599	—
9		Sul de Pernambuco	198.151	1.684	440,5	—	200.278,5	7.832.063	112.921	40.458	—
10		Central de Alagôas e ramal	192.748,5	2.334	1.657	—	196.739,5	7.631.947	103.926	111.170	—
11		Ribeirão a Bonito	36.910,5	53	—	—	36.963,5	529.714	1.381	—	—
12		Paulo Affonso	2.829	3	6	—	2.838	144.155	165	330	—
13	Rêde Bahiana.	Alagoinhas a Propriá	36.355	575	697	403	38.030	2.242.000	31.853	44.860	30.16
14		S. Francisco	543.165	1.286	7.032	27.800	579.383	20.320.315	213.394	737.577	922.77
15		Central da Bahia	84.385	225	2.686	663	87.959	3.180.032	29.941	299.155	60.05
16	Central do Brazil		32.870.615,5	108.299		86.422	33.065.336,5	648.663.381	12.797.751	10.915.534	1.922.35
17	Rio do Ouro		129.100	—	—	—	129.100	—	—	—	—
18	Rêde Sul-Mineira		481.829	1.529	3.582	3.219	490.159	24.732.696	—	—	—
19	Oéste de Minas		249.770	2.993	4.453	5.947	263.163	10.525.179	420.920	502.158	754.01
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	14.450	19	351	2.268	17.088	756.045	1.876	22.610	267.41
21		Araguary a Catalão	9.411	14	62	2.014	11.504	427.958	742	3.286	104.27
22	Paraná		194.522	23.761	7.441	4.334	230.058	14.700.725	3.563.773	1.018.037	648.94
23	D. Thereza Christina		44.303	43	102	—	44.448	1.288.818	1.462	3.468	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		842.473	20.911	3.774	3.332	870.490	63.704.217	1.494.643	280.116	247.73
25	Itapura a Corumbá		5.615	—	—	—	5.615	145.429	—	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (a)		25.980	118		340	26.438	437.413	1.987		5.72
											II — CONCEDIDA
27	Alcobaça á Praia da Raioha		—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		7.602	108	51	—	7.761	415.015	8.256	3.978	—
29	Recife a Limoeiro e ramaes		344.620	5.069	3.005	—	352.694	13.715.876	201.746	130.362	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	72.548	679	1.772	3.813	78.812	3.616.357	61.355	122.712	550.41
31		Curralinho á Diamantina	7.106	11	533	463	8.113	333.034	903	41.371	29.07
32	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal	410.694	—	—	—	410.694	11.874.947	—	—	—
33		Sumidouro	30.181	46	344	—	30.571	643.465	1.199	9.192	—
34		Prolongamento da Barão de Araruama	12.907	107	409	—	13.423	284.187	2.856	12.092	—

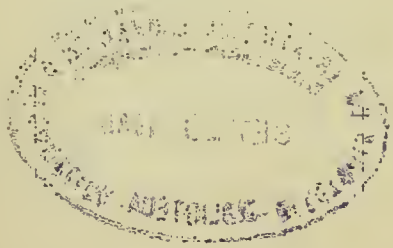
(a) Da rêde Sul-Mineira, a cargo da Mogyana.

PASSAGEIROS, ANIMAES E TELEGRAMMAS

Quadro n. 14

ILOMETRO	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES — KILOMETRO					TELEGRAMMAS —		NUMERO DE ORDEM
Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Total geral: Numero	Total geral: Palavras	
NIÃO													
2.059.531	638	—	—	—	638	145.929	—	—	—	145.929	—	—	1
13.043.852	11.563	—	—	—	11.563	1.470.654	—	—	—	1.470.654	49.271	593.650	2
3.144.693	31.212	—	—	—	31.212	5.043.167	—	—	—	5.043.167	34.347	552.030	3
941.994	717	—	—	—	717	36.76	—	—	—	36.768	1 636	—	4
2.646.636	3.615	52	12	—	3.679	269.555	1.621	86	—	271.262	7.721	81.926	5
6.586.343	5.893	136	27	—	6.059	241.754	2.428	399	—	244.581	12.546	144.833	6
15.161.456	7.759	43	3	—	7.805	399.96	1.142	24	—	401.131	15.916	197.010	7
20.128.985	13.689	102	—	—	13.791	936.107	2.605	—	—	968.712	21.247	245.831	8
7.985.442	5.338	21	2	—	5.361	397.247	1.885	242	—	399.374	12.355	145.544	9
7.853.043	8.500	26	5	—	8.531	527.723	140	98	—	527.961	8.414	114.430	10
531.095	391	—	—	—	391	6.582	—	—	—	6.582	1.200	13.204	11
144.650	210	2	—	—	212	12 327	110	—	—	12.437	3.368	56.996	12
2.348.882	13.065	59	14	—	13.138	1.693.445	2.751	756	—	1.696.952	6.434	61.255	13
22.194.093	21.814	292	31	—	22.137	3.807.165	28.237	1.793	—	3.837.195	53.141	1.161.530	14
3.569.179	2.875	9	4	—	2.888	222.209	864	1.497	—	224.570	17.415	221.191	15
674.299.021	414.808	1.239		713	416.760	93.502.445	309.232		191.641	94.003.318	1.351.088	20.084.628	16
—	1.502	—	—	—	1.502	—	—	—	—	—	1.482	17.551	17
24.732.696	169.020	3	2	—	169.025	30.455.535	666	55	—	30.456.256	—	—	18
12.202.273	49.034	284	—	64	49.382	14.766.589	60.022	—	19.550	14.846.161	123.777	2.702.624	19
1.047.950	13.096	—	—	42	13.138	1.036.233	—	—	5.325	1.041.558	14.423	219.869	20
536.262	1.707	1	—	12	1.720	88.799	53	—	636	89.488	1.078	13.233	21
19.931.479	7.949	495	167	69	8.68	1.058.541	70.825	28.777	8.565	1.166.708	290.092	4.920.273	22
1.293.748	1.511	1	2	—	1.514	58.378	34	68	—	58.480	8.393	131.013	23
65.726.733	136.627	807	47	136	137.617	28.997.693	171.277	9.975	28.864	29.207.812	175.344	3.247.339	24
145.429	1.359	—	—	—	1.359	35.198	—	—	—	35.198	3.578	51.660	25
445.124	989	—	—	—	989	18.796	—	—	—	18.796	6.428	169.543	26
ELA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
427.249	146	—	—	—	146	8.209	—	—	—	8.209	2.194	49.776	28
14.047.984	30.129	123	22	—	30.274	2.167.234	3.627	416	—	2.171.267	19.634	213.042	29
4.350.840	3.707	8	6	—	3.721	728.608	942	1.248	—	730.798	29.043	402.453	30
404.409	100	—	—	—	100	5.121	—	—	—	5.121	3.529	57.655	31
11.874.947	20.365	—	—	—	20.365	2.958.854	—	—	—	2.958.854	11.736	—	32
653.856	283	—	—	—	283	11.790	—	—	—	11.790	7.219	34.606	33
299.135	77	—	—	—	77	1.847	—	—	—	1.847	7.084	51.093	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PASSAGEIROS TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					PASSAGEIROS —			
			Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço da colonização e outros
				Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual	
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	105.082	996	930	—	107.008	4.151.315	89.573	73.192	—
36		Santo Eduardo a Itapemirim . . .	48.504	925	1.043	—	50.472	2.064.193	67.183	93.579	—
37		Central de Macahé.	6.711	19	45	—	6.775	202.919	819	1.832	—
38		Norte	3.124.548	—	—	—	3.124.548	42.600.325	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo	40.967	371	—	—	41.338	2.989.345	60.087	—	—
40		Caravellas e ramal	18.743	18	162	—	18.923	624.104	756	6.324	—
41	Corcovado.		64.325	—	—	6.982	71.307	194.631	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy.		2.817.719	3.455	57.502	90.134	2.938.810	102.950.554	203.597	2.486.910	6.355.025
45	Sorocabana e Ituana.	Capão Bonito a Salto Grande . .	227.318	—	6.987	—	234.305	13.803.548	—	670.082	—
46		Tatuhy a Itararé.	115.447	—	—	—	115.447	9.313.300	—	—	—
47	Baurú a Itapura		82.385	—	—	-	82.385	6.692.821	—	—	—
48	Rio Claro.		1.087.346	—	—	13.144	1.100.490	64.221.171,5	—	—	776.810
49	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	486.098	8.927		13.230	508.255	16.608.652	305.012		452.033
50		Jaguara a Araguary	92.938	3.642		4.099	100.679	6.249.512	244.902		275.633
51	Quarahim a Itaquy.		19.817,5	—	—	—	19.817,5	1.085.368	—	-	—
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay.	112.669	4.128	2.094	4.760	123.651	12.539.553	1.100.505	365.485	932.033
53		Linha de S. Francisco.	50.245	144	145	38	50.572	1.869.114	5.357	5.394	3.143



.OMETRO	ANIMAES TRANSPORTADOS A QUALQUER DISTANCIA					ANIMAES — KILOMETRO					TELEGRAMMAS —		NUMERO DE ORDEM
		Por conta					Por conta				Total geral		
Total	Pagando	Do Governo Federal	Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Pagando	Do Governo Federal	Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Numero	Palavras	
.314.080	5.974	—	1	—	5.975	354.577	—	71	—	354.648	51.790	300.156	35
.224.958	1.333	—	1	—	1.334	105.338	—	93	—	105.461	42.483	282.584	36
205.570	29	—	—	—	29	1.151	—	—	—	1.151	1.938	16.399	37
.600.325	2.659	—	—	—	2.659	47.860	—	—	—	47.860	1.307	13.789	38
.049.432	1.389	—	—	—	1.389	211.315	—	—	—	211.315	17.151	157.859	39
631.184	1 006	—	—	—	1.006	37.200	—	—	—	37.200	5.463	83.125	40
194.631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
.999.086	124.777	338	1.580	—	126.695	6.030.135	21.979	104.625	—	6.186.739	309.793	4.114.193	44
.473.630	53.233	—	58	—	53.291	6.806.970	—	8.037	—	6.815.007	34.323	480.316	45
.313.309	77.774	—	—	—	77.774	14.970.199	-	—	—	14.970.199	15.328	204.439	46
.692.821	4.756	—	—	—	4.756	765.575	—	—	—	765.575	16.479	230.226	47
.997 981,5	83.469	—	—	—	86.469	22.704.294	—	—	—	22.704.294	631.589	16.921.802	48
.365.697	63.367	207		153	63.727	5.802.482	18.955		14.010	5.835.447	439.67	8.436.375	49
.770.047	24.426	101		7	24.534	3.566.026	14.746		1.022	3.581.794	130.940	2.171.955	50
.085.368	15.059	—	—	—	15.059	1.263.540	—	—	—	1.263.540	9.765	228.499	51
.937.579	34.253	638	224	84	35.199	6.329.109	117.886	41.389	15.519	6.503.903	19.604	285.253	52
.883.011	2.248	—	—	—	2.248	45.938	—	—	—	45.938	1.590	24.280	53

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

MERCADORIA

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTAD									
		Borracha	Madeiras	Café	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente
	I — D										
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará — Piauhy — Baturité	—	—	1.185,7	—	1.199,8	1,7	7.936,4	108,6	3.667,4	567,
3	Rêde Ceará — Piauhy — Sobral	—	—	630,7	—	1.067,1	452,7	1.158,5	149,5	1.565,8	462,
4	Central do Rio Grande do Norte	—	1.346,0	91,0	—	313,0	98,0	566,0	33,0	570,0	79,
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	—	—	173,0	—	642,0	431,0	2.739,0	344,0	3.461,0	542,
6	Great-Western — Conde d'Eu	—	—	533,0	—	4.747,0	—	25.938,0	382,0	3.802,0	770,
7	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	2.860,0	—	8.314,0	1.725,0	10.148,0	176,0	15.403,0	1.672,
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	—	—	—	—	14.772,0	822,0	3.201,0	16,0	18.591,0	2.763,
9	Great-Western — C. de Alagôas e ramal	—	—	121,0	—	24.488,0	—	3.605,0	40,0	7.595,0	1.928,
10	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	74,0	—	9.134,0	46,0	1,0	—	378,0	1.109,
11	Great-Western — Paulo Affonso	—	—	8,0	—	22,0	—	164,0	1,0	322,0	133,
12	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	727,0	—	78.591,0	—	2.804,0	9,0	18.138,0	9.905,
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	0,3	—	4,8	—	1.127,8	10,4	37,3	818,8	1.683,6	74,
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1.471,3	—	924,1	—	2.107,5	2.230,8	895,3	3.029,9	9.490,6	2.578,
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	210,3	—	2.706,2	—	1.146,0	1.219,9	240,0	11.291,5	3.006,2	2.299,
16	Central do Brazil	—	—	51.814,0	—	96.287,0	20.394,0	—	10.511,0	73.684,0	—
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira	—	—	18.386,0	—	7.460,0	—	—	3.584,0	17.170,0	834,
19	Oéste de Minas	—	—	12.235,0	—	3.614,0	1.049,1	368,5	100,8	11.113,6	638,
20	Goyaz — Formiga a Tigre	—	—	604,0	—	36,0	133,0	—	13,0	1.231,0	113,
21	Goyaz — Araguary a Catalão	—	—	23,0	—	9,0	84,0	—	103,0	1.238,0	17,
22	Paraná	—	48.504,6	439,6	42.826,8	11.893,4	756,1	—	543,8	11.670,3	2.530,
23	D. Thereza Christina	—	3.164,0	—	66,0	218,0	—	—	—	5.010,0	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	—	2.440,4	12.145,2	17.071,8	421,3	13,1	5.374,1	36.630,1	3.352,
25	Itapura a Corumbá	—	—	107,6	—	123,1	—	—	11,4	526,4	39
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	—	3.094,0	—	216,0	33,0	—	5,0	427,0	49
	II — CONCEDID.										
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	—	—	30,6	—	324,6	197,5	112,4	—	53,4	109
29	Recife a Limoeiro e ramaes	—	—	388,0	—	26.589,0	—	22.661,0	128,0	10.569,0	3.995
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	—	7.892,1	—	—	—	—	—	760,4	—
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina Railway — Leopodina e ramal	—	—	24.098,6	—	8.615,2	—	—	502,4	18.048,9	2.057
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	160,6	2.052,5	—	267,0	—	—	23,2	1.460,2	65,
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da B. de Araruama	—	15,7	3 543,5	—	361,5	—	—	22,6	2.790,2	82,

a) Incluidas só as mercadorias pagando.
b) Não estão incluidas as mercadorias transportadas gratis.
c) Incluidas as bagagens e encommendas.
d) Este dado é motivado pelo transporte de mercadorias em vagões de bagagem e animaes.

RANSPORTADAS

Quadro n. 15

QUALQUER DISTANCIA					NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS Á EXTENSÃO MÉDIA	PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES	PESO MORTO DOS		NUMERO DE ORDEM
arque	Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	
NIÃO													
							Kiloms.						
—	—	—	10.159,6	a) 10.159,6	a) 2.511.091	7.472,6	217,1	14,6	c) 6,1	c) 33,30	3.448,213	1,3	1
280,0	803,2	2.077,1	78.685,3	a) 93.564,0	a) 9.016.657	21.284,3	93,4	32,3	6,0	57,20	8.282.891	0,9	2
98,9	686,5	2.215,4	13.173,3	a) 21.661,0	a) 2.328.326	7.687,2	107,4	16,2	2,7	53,65	2.826.623	1,2	3
86,0	48,0	109,0	3.973,0	7.315,0	398.434	3.948,8	54,4	13,1	5,3	27,85	557.440	1,3	4
393,0	106,0	2.107,0	26.265,0	37.203,0	3.198.818	19.431,5	85,9	21,6	1,6	12,93	10.812.528	3,3	5
.444,0	1.035,0	1.947,0	102.260,0	143.918,0	5.934.055	32.883,8	41,2	19,1	2,0	16,01	16.211.253	2,7	6
.697,0	1.504,0	4.651,0	75.976,0	124.123,0	10.570.132	39.829,8	85,2	23,7	2,5	20,65	22.377.142	2,1	7
.321,0	145,0	1.858,0	88.466,0	133.965,0	6.692.426	34.513,4	50,0	37,6	2,9	23,52	12.441.232	1,8	8
.849,0	213,0	816,0	99.063,0	141.721,0	5.991.123	35.671,2	42,3	25,6	2,7	21,91	11.978.130	1,9	9
356.0	1,0	43,0	42.864,0	54.007,0	960.409	33.513,9	17,8	28,7	4,8	38,95	1.078.351	1,1	10
20,0	42,0	285,0	4.140,0	a) 5.137,0	a) 253.804	2.204,3	49,4	13,5	1,3	38,3	537.955	2,1	11
616,0	224,0	3.030,0	155.369,0	275.413,0	19.759.176	150.878,3	71,7	67,0	3,8	30,88	27.983.693	1,4	12
64,8	46,3	19,1	4.397,4	8.284,7	733.207	6.299,0	88,5	13,9	2,5	18,03	2.081.293	2,8	13
.911,5	1.546,2	6.384,6	128.413,6	160.983,5	21.241.462	36.915,9	132,0	35,0	4,7	28,17	35.603.385	1,6	14
.470,1	671,5	2.901,4	23.413,7	51.540,2	4.351.589	13.742,1	84,4	19,6	2,5	62,40	6.343.730	1,4	15
—	—	46.240,0	1 029.714,0	1.328.044,0	305.257.957	100.662,1	229,7	54,9	3,3	—	—	—	16
—	—	—	92.503,2	92.503,2	—	—	—	—	—	—	—	—	17
344,0	—	10,188,0	60.215,0	118.181,0	20.694.372	19.742,1	175,1	16,9	6,1	62,12	16.562.014	0,8	18
138,7	103,3	12.375,1	74.897,8	116.695,2	22.047.991	18.314,2	188,9	18,4	5,9	77,60	18 152.851	0,8	19
2,0	4,0	2.439,0	14.960,0	19.535,0	1.454.554	9.228,3	74,4	21,9	9,6	55,43	1.223.131	0,8	20
—	9,0	1.738,0	3.141,0	6.362,0	295.293	5.462,0	46,4	20,0	12,3	61,60	220.461	0,7	21
774,6	994,3	7.523,4	177.807,8	306.271,2	42.774.319	102.576,3	139,6	53,2	4,5	24,84	87.894.117	2,0	22
—	91,0	1.012,0	4.910,0	14.471,0	790.690	6.600,2	54,5	10,2	1,9	31,85	1.356.317	1,7	23
428,2	13.034,2	28.484,7	428.593,8	568.989,8	134.058.365	61.808,6	235,6	51,2	5,4	41,20	179.028.821	1,3	24
—	11,0	391,5	2.779,1	3.980,0	103.100	3.981,0	25,9	6,1	1,3	7,75	624.648	6,0	25
—	8,0	112,0	1.452,0	5.396,0	112.849	4.407,3	20,9	11,3	2,6	39,72	231.789	2,0	26
ELA UNIÃO													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	63,6	32,4	12 531,9	13.455,8	398.978	5.115,1	29,6	11,1	3,2	40,21	599.136	1,5	28
179,0	624,0	2.878,0	202.550,0	277.901,0	13.821.321	53.075,3	49,7	32,0	2,6	21,12	28.631.562	2,0	29
—	—	—	26.025,9	34.678,4	6.731.471	15.902,5	194,1	20,0	6,1	40,41	7.860.447	1,1	30
—	—	—	12.346,9	12.346,9	521.615	7.273,5	42,2	19,2	12,6	63,05	378.545	0,7	31
—	—	427,5	18.745,6	72.495,9	20.819.216	54.582,7	287,1	69,3	—	—	—	—	32
—	—	241,8	2.405,4	b) 6.079,1	b) 296.559	3.186,4	4,4	44,4	1,2	8,84	1.906.529	6,4	33
—	—	422,2	2.716,9	b) 9.055,4	b) 282.684	5.495,4	28,4	7,4	d) 9,0	67,69	241.229	0,8	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TONELADAS DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS									
			Borracha	Madeira	Café	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes .	—	27.373,7	13.421,1	—	1.774,6	—	4,4	42,8	11 207,3	474,8
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	—	10.177,0	9.355,2	—	549,9	—	12,4	28,2	2.973,2	193,2
37		Central de Macahé . .	—	—	1.313,3	—	65,9	—	—	9,9	497,5	51,9
38		Norte.	—	33.722,1	85.679,6	—	13.681,8	—	4.115,0	502,4	51.741,8	3.150,3
39		Sul do Espirito Santo .	—	1.345,2	5.592,7	—	426,8	—	—	4,7	1.985,9	262,8
40		Caravellas e ramal . .	—	1.265,1	5.008,4	—	77,6	—	—	6.9	1.942,3	92,4
41	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende a Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Pananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		—	—	552.613,0	—	59.366,0	—	7.902,0	—	—	—
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	—	—	13.038,0	—	50,0	—	349,0	—	—	—
46		Tatuhy a Itararé . . .	—	—	1.583,0	—	41,0	—	2.651,0	—	—	—
47	Baurú a Itapura		—	—	840,5	—	658,9	—	—	47,0	3.820,7	192,0
48	Rio Claro		—	—	172.739,0	—	—	—	—	—	—	—
49	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal . .	—	—	57.446,0	—	1.161,0	1.904,0	13,0	579,0	13.769,0	1.081,0
50		Jaguára a Araguary.	—	—	3.036,0	—	405,0	1.135,0	22,0	165,0	22.682,0	195,0
51	Quarahim a Itaquy.		—	—	—	317,0	203,0	—	—	—	—	195,0
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay. .	—	—	2.750,4	10.932,5	2.425,7	903,9	5,1	262,2	4.765,6	559,6
53		Linha de S. Francisco .	—	—	34,5	10,2	290,9	76,4	—	137,2	307,6	56,7

a) Incluidas só as mercadorias pagando.
b) Não estão incluidas as mercadorias transportadas gratis.
c) Incluidas os de bagagens e encommendas e animaes.

QUALQUER DISTANCIA					NUMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO	NUMERO DE TONELADAS REFERIDAS Á EXTENSÃO MÉDIA	PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA	NUMERO MÉDIO DE TONELADAS		TAXA DE UTILIZAÇÃO DOS VAGÕES	PESO MORTO DOS		NUMERO DE ORDEM
Carque	Couros	Sal	Diversas	Total				Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro		Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	
							Kiloms.						
—	—	1.664,2	50.592,0	b) 106.554,9	b) 6.985.691	30.767,5	65,6	36,9	3,3	22,59	15.193.793	2,1	35
—	—	617,6	9.293,6	33.205,3	2.080.140	22.311,9	62,6	13,8	4,0	42,94	2.643.493	1,2	36
—	—	115,8	1.446,7	b) 3.501,0	b) 140.925	3.300,3	40,2	9,4	7,2	52,85	148.482	1,0	37
—	—	6.131,6	178.693,1	380.417,7	6.169.082	125.987,0	16,2	74,6	6,0	—	—	—	38
—	—	384,2	8.485,9	b) 18.488,1	b) 2.147.378	13.440,6	116,1	19,1	5,1	—	—	—	39
—	—	455,7	2.687,3	b) 11.538,7	b) 482.538	6.322,6	41,8	9,5	3,0	—	—	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	46.131,0	2.061.808,0	2.737.820,0	223.087.617	1.604.946,8	81,5	106,8	4,1	e) 25,72	c) 502.459.683	2,2	44
—	—	2.206,0	56.429,0	72.072,0	9.195.066	42.256,7	127,5	47,6	4,3	31,44	13.235.636	1,5	45
—	—	1.925,0	80.501,0	86.701,0	17.614.885.	70.446,2	203,1	60,4	11,1	89,71	9.562.598	0,5	46
—	16,9	1.324,3	35.030,1	41.930,4	6.876.684	15.754,8	164,0	24,1	7,7	47,23	7.230.677	1,0	47
—	—	—	451.788,0	624.527,0	97.581.265	117.505,7	156,2	55,6	2,0	—	354.536.494	3,6	48
—	401,0	12.425,0	115.135,0	236.914,0	17.898.216	66.784,3	75,5	27,6	4,4	58,79	19.449.858	1,1	49
—	225,0	8.340,0	42.923,0	79.428,0	10.990.120	39.110,7	138,3	32,2	5,8	65,45	10.251.670	0,9	50
.470,0	3.951,0	198,0	24.534,0	a) 34.778,0	a) 3.514.362	20.013,7	101,0	38,7	7,4	79,01	3.504.075	0,9	51
213,2	265,0	347,0	124.461,9	147.893,1	26.722.334	30.258,6	180,7	33,5	2,7	11,80	98.388.942	3,6	52
85,5	60,2	104,6	18.083,1	19.296,9	1.060.109	11.024,8	54,9	16,6	5,5	28,28	1.752.099	1,6	53

DETALHE DAS BAGAGENS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMMENDAS REC		
			Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta	
				Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual
			Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.		
										I — D
1	Madeira-Mamoré		63,4	—	—	—	63,4	10.234,0	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	3.462,5	—	—	—	3.462,5	261.353,0	—	—
3		Sobral	189,8	—	—	—	189,8	17.490,0	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		199,0	—	—	—	199,0	8.707,0	—	—
5	Great Western	Natal a Itamatahy	731,0	51,0	38,0	—	820,0	65.771,0	7.642,0	4.999,0
6		Coode d'Eu	2.972,0	176,0	97,0	—	3.245,0	143.778,0	19.767,0	6.986,0
7		Recife a S. Francisco	3.707,0	35,0	6,0	—	3.748,0	252.644,0	3.701,0	605,0
8		Central de Pernambuco	5.151,0	32,0	4,0	—	5.187,0	303.558,0	4.642,0	347,0
9		Sul de Pernambuco	1.451,0	25,0	7,0	—	1.483,0	113.115,0	3.302,0	763,0
10		Central de Alagoas e ramal	2.485,0	34,0	26,0	—	2.545,0	131.339,0	1.971,0	2.009,0
11		Ribeirão a Cortez	325,0	—	—	—	326,0	6.753,0	—	—
12		Paulo Affonso	7,0	—	—	—	7,0	371,0	—	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	91,6	5,7	0,5	159,0	256,8	7.024,0	274,0	45,0
14		S. Francisco	1.518,5	23,1	11,2	1.482,6	3.038,4	123.471,0	7.028,0	2.884,0
15		Central da Bahia	747,5	2,4	2,6	878,5	1.631,0	38.407,0	436,0	439,0
16	Central do Brazil		134.822,0	3.245,0		348,0	138.415,0	13.797.038,0	634.115	
17	Rio do Ouro		1.042,1	—	—	—	1.042,1	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		6.079,0	11,0	45,0	334,0	6.469,0	604.309,0	223,0	12.025,0
19	Goyaz	Formiga a Goyaz	181,0	—	2,0	183,0	366,0	10.338,0	—	148,0
20		Araguary a Catalão	78,0	—	—	37,0	115,0	3.845,0	—	—
21	Paraoá		2.268,6	802,9	134,2	65,2	3.270,9	259.247,5	113.873,2	16.484,2
22	D. Thereza Christina		631,0	6,0	1,0	—	638,0	22.138,0	204,0	34,0
23	Oéste de Minas		5.424,4	190,2	58,6	1.017,2	6.690,4	598.579,4	27.475,8	15.194,1
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		6.833,9	537,8	25,0	20,4	7.477,1	994.110,0	86.964,0	3.640,0
25	Itapura a Corombá		63,0	—	—	—	63,0	1.631,0	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (a)		167,0	1,0		50,0	218,0	3.302,0	20,0	
										II — CONCEDIDA
27	Alcobaça á Praia da Raioha		—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		119,5	7,6	0,9	—	128,0	7.750,9	597,2	68,9
29	Recife a Limoeiro e ramal		3.764,0	133,0	59,0	—	3 956,0	308.050,0	18.513,0	6.542,0
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	492,0	6,6	7,2	—	505,8	38.403,7	718,6	718,7
31		Curralinho á Diamantina	48,3	0,2	7,1	0,4	56,0	2.665,1	18,0	518,0
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	5.881,0	—	—	—	5.881,0	879.545,0	—	—
33		Sumidouro	600,8	0,1	2,1	—	603,0	25.180,9	0,4	228,7
34		Prolongamento da Barão de Araruama	1.053,9	0,8	2,0	—	1.056,7	40.418,5	20,2	69,3
35		Carangola e ramaes	1.648,1	21,9	0,8	—	1.670,8	112.280,2	1.889,2	73,6
36		Santo Eduardo a Itapemirim	730,3	20,6	1,8	—	752,7	45.688,8	1.349,4	129,7

(a) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.

NCOMMENDAS E MERCADORIAS

Quadro n. 16

AS A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
atis, em serviço colonização outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Féderal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	
NIÃO												
—	10.234,0	10.159,6	—	—	—	10.159,6	2.511.091	—	—	—	2 511 091	1
—	261.353,0	96.564,0	—	—	—	96.564,0	9.016.657	—	—	—	9.016.657	2
—	17.490,0	21.661,0	—	—	—	21.661,0	2.328.326	—	—	—	2.328.326	3
—	8.707,0	7.315,0	—	—	—	7.315,0	398.434	—	—	—	398.434	4
—	78.412,0	36.986,0	217,0	—	—	37.203,0	3.164.994	33.824	—	—	3 198.818	5
—	170.531,0	141.635,0	1.142,0	1.111,0	—	143 918,0	5.753.547	124.212	56.296	—	5.934.055	6
—	256.950,0	275.280,0	133,0	—	—	275.413,0	19.748.397	10.779	—	—	19.759.176	7
—	308.547,0	124.016,0	103,0	4,0	—	124.126,0	10.563.426	6.283	420	—	10.570.132	8
—	117.270,0	133 903,0	62,0	—	—	133.965,0	6.683.714	8.706	—	—	6.692.420	9
—	135.319,0	141.547,0	154,0	20,0	—	141.721,0	5.983.896	6.327	900	—	5.991.123	10
—	6.753,0	54.003,0	—	—	—	54.003,0	930.409	—	—	—	930.409	11
—	371,0	5.137,0	—	—	—	5.137,0	253.804	—	—	—	253.804	12
14.946,0	22.289,0	6.637,4	33,4	—	1.580,9	8.284,7	664.992	2.049	—	66.166	733.207	13
169.432,0	392.615,0	97.678,1	377,6	19,9	62.907,9	160.983,5	14.768.274	68.255	2.153	6.402.780	21.241.462	14
59.400,0	93.602,0	41.386,2	—	—	10.154,0	51.540,2	3.834.509	—	—	487.080	4.351.589	15
50.645,0	14.481.886,0	1.298.291,0	19.137,0		11.216,0	1 328.644,0	298.763.991	3.722.860		2.771.193	305.257.957	16
—	—	92.503,2	—	—	—	92.503,2	—	—	—	—	—	17
23.572,0	640.120,0	117.460,0	53,0	1,0	667,0	118.181,0	20.654.776	6.546	105	32.945	20.694.372	18
23.957,0	34.443,0	11.503,0	—	1,0	8.028,0	19.535,0	969.334	—	115	485.105	1.454.554	19
1.971,0	5.816,0	6.078,0	2,0	—	282,0	6.362,0	280.224	157	—	14.932	295.293	20
7.630,2	397.235,1	280.901,3	1.152,9	78,2	24.138,8	306.271,2	39.362.145	201.832	9.493	3.200.849	42.774.319	21
—	22.376,0	14.471,0	—	—	—	14.471,0	790.090	—	—	—	790.090	22
168.497,1	809.716,4	100.467,4	127,5	633,3	15.467,0	116.69 ,2	19.331.081	20.603	76.241	2.420.031	22.047.991	23
3.002,0	1.087.716,0	525.479,0	10.776,6	370,5	32.363,7	568.989,8	123.806.880	2.539.107	87.253	7.625.125	134.058.365	24
—	1.631,0	3.980,9	—	—	—	3.980,9	103.109	—	—	—	103.109	25
980,0	4.311,0	4.862,0	—	—	534,0	5.396,0	101.681	10.352		816	112.849	26
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	8.417,0	13.413,7	41,2	0,9	—	13.455,8	395.692	3.214	72	—	398.978	28
—	333.105,0	275.672,0	483,0	1.746,0	—	277.901,0	13.712.182	46.629	65 510	—	13.824.321	29
—	39.844,0	30.826,9	53,0	38,4	3.760,1	34.678,4	5.918 588	3.105	1.552	808.226	6.731.471	30
28,0	3.230,1	12 093,5	17,5	8,6	222,3	12.343,9	503.149	1.395	690	16.391	521.625	31
—	879.545,0	72.495,9	—	—	—	72.495,9	20.819.216	—	—	—	20.819.316	32
—	25.410,0	6.678,5	0,3	0,3	—	6.679,1	293.522	25	12	—	293.559	33
—	40.508,0	9.954,9	0,3	0,2	—	9.955,4	282 672	8	4	—	282.684	34
—	114.243,0	106.535,3	19,2	0,4	—	106.554,9	6.984.258	1.394	39	—	6.985.691	35
—	47.167,9	29.083,9	20,4	1,3	4.099,7	33.205,3	1.760.876	1.549	51	317.664	2.080.140	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMMENDAS RE		
			Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta	
				Do Governo Federal	Do Governo Estadual				Do Governo Federal	Do Governo Estadual
			Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.		
37	Leopoldina Railway	Central de Macahé	112,4	—	0,1	—	112,5	4.412,3	—	5,4
38		Norte	12.578,2	—	—	—	12.578,2	456.305,0	—	—
39		Sul do Espirito Santo	721,9	5,6	—	—	727,5	80.350,3	899,7	—
40		Caravellas e ramal	237,3	0,1	0,3	—	237,7	9.140,6	1,9	35,5
41	Corcovado (a)		—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		36.993,0	56,0	446,0	2.987,0	40.482,0	2.249.319,0	3.018,0	28.919,0
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	1.440,0	—	—	—	1.440,0	120.406,0	—	—
46		Tatuhy a Itararé	1.438,0	—	—	—	1.438,0	132.985,0	—	—
47	Baurú a Itapura		536.0	—	—	—	536,0	53.275,0	—	—
48	Rio Claro		9.348,0	—	—	—	9.348,0	866.265,0	—	—
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	3.597,0	87,0		598,0	4.282,0	203.487,0	4.922,0	
50		Jaguára a Araguary	7 9,0	44,0		300,0	1.113,0	75.201,0	4.303,0	
51	Quarahim a Itaqui		212,8	—	—	—	212,8	12.653,0	—	—
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	1.320,6	155,3	57,1	146,3	1.679,3	189.632,1	37.834,3	8.846,1
53		Linha de S. Francisco	271,2	1,2	1,4	0,3	274,1	11.036,3	49,5	56,2

(a) Só transporta passageiros.

A UM KILOMETRO		MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
s, em viço oloni- ção tros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de coloni- zação e outros	Total	Pagando	Por conta		Gratis, em serviço de coloni- zação e outros	Total	
			Do Go- verno Federal	Do Go- verno Estadual				Do Go- verno Federal	Do Go- verno Estadual			
-	4.417,7	3.208,8	—	-	292,2	3 501,0	131.045	—	—	9.880	140 925	37
-	456.395,0	380 417,7	—	—	—	380.417,7	6.169.082	—	—	—	6.169.082	38
-	81.250,0	18.475,8	12,3	—	—	18.488,1	2.145.416	1.962	—	—	2.147.378	39
-	9.178,0	11.380,7	1,1	156,9	—	11.538,7	435.943	40.730	5.8 5	—	482.538	40
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
080	2.492.336,0	2.718.908,0	451,0	10.241,0	8.220,0	2.737.820,0	221.570 570	25.382	717.693	773.972	223.087.617	44
-	120.406,0	72.072,0	—	—	—	72.072,0	9.195.066	—	—	—	9.195.063	45
-	182 985,0	86.701,0	—	—	—	86.701,0	17.614.885	—	—	—	17.614.885	46
-	53.275,0	41.930,4	—	—	—	41.930,4	6.876.684	—	—	—	6.876.684	47
-	866.265,0	624.527,0	—	—	—	624.527,0	97.581.265	—	—	—	97.581 265	48
830,0	242.239,0	233.812,0	863,0		2.239,0	236.914,0	17.663.869	65 197		169.150	17.898.216	49
357,0	108.841,0	78.262,0	196,0		970,0	79.428,0	10.828.785	27.120		134.215	10.990.120	50
-	12.653,0	34.778,0	—	—	—	34.778,0	3.514.362	—	—	—	3.514.362	51
531,5	278.144,0	136.859,4	866,0	0,1	10.167,6	147.893,1	23.379.791	185.679	2	3.156.862	26.722.334	52
9,0	11.151,0	19.296,9	—	—	—	19.296,9	1.060.109	—	—	—	1.060.109	53

NUMERO E PERCURSO DOS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS				
			Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado
												I — D
1	Madeira - Mamoré		—	1.057	—	1.057	—	—	171.701	—	171.701	—
2	Ceará-Piauhy	Baturité	955	711	2.408	4.074	290	99.735	72.189	203.800	378.724	10.3
3	Ceará-Piauhy	Sobral	10	522	380	912	310	919	83.124	56.305	144.148	38.6
4	Great-Western	Natal á Itamatahy	18	311	911	1.243	191	1.886	51.480	93.922	150.288	12.0
5	Great-Western	Conde d'Eu	59	3.701	2.012	5.772	349	2.775	226.443	84.261	313.480	13.7
6	Great-Western	Recife a S. Francisco	442	2.339	3.055	5.836	412	53.733	149.977	144.871	348.581	24.8
7	Great-Western	Central de Pernambuco	3.385	4.384	3.537	11.333	475	62.403	232.670	182.935	508.058	23.7
8	Great-Western	Sul de Pernambuco	549	835	1.713	3.098	430	69.514	70.883	107.176	247.573	32.9
9	Great-Western	Central de Alagôas e ramal	435	1.702	2.740	4.878	504	37.848	113.451	120.854	272.153	24.8
10	Great-Western	Ribeirão a Cortez	12	610	951	1.573	78	135	17.690	15.776	33.602	2.8
11	Great-Western	Paulo Affonso	7	147	62	216	45	385	14.616	4.174	19.175	3.9
12	Central do Rio Grande do Norte		4	314	44	362	439	136	29.465	1.042	30.643	28.0
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	7	418	31	456	175	524	48.848	3.428	52.770	10.2
14	Rêde Bahiana	S. Francisco	31	4.930	1.397	6.358	1.597	2.255	420.202	185.997	608.454	133.9
15	Rêde Bahiana	Central da Bahia	36	1.834	650	2.570	1.812	1.397	157.805	16.208	175.320	47.0
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	5.773.037	2.484.277	3.074.326	12.331.690	—
17	Rio do Ouro		3.608	1.466	789	5.863	706	84.473	53.765	13.635	151.874	17.4
18	Rêde Sul Mineira		1.176	7.835	7.183	16.224	4.045	206.105	808.830	413.074	1.428.010	151.5
19	Goyaz	Formiga a Goyaz	2	315	209	526	857	62	46.471	19.831	66.414	16.9
20	Goyaz	Araguary a Catalão	—	269	14	283	891	—	14.142	571	14.713	8.2
21	Paraná		1.563	2.200	15.824	19.587	2.376	229.129	89.113	715.542	1.033.784	218.8
22	D. Thereza Christina		49	1.011	50	1.110	202	4.639	75.319	1.711	81.660	6.4
23	Oeste de Minas		398	13.277	2.905	16.580	5.495	63.077	825.165	371.886	1.230.128	306.9
24	Viação Ferrea do Rio G. do Sul		4.171	10.148	16.838	31.157	7.821	1.053.793	647.182	1.969.650	3.670.625	320.4
25	Itapura a Corumbá		—	300	423	723	182	—	7.500	9.214	16.714	11.1
26	Guaxupé a Itaguassú (Rêde Sul Mineira)		401	384	14	799	16	10.196	9.689	239	20.124	
												II — CONCEDID
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		—	314	299	613	12	—	24.492	11.232	35.724	
29	Recife ao Limoeiro e ramal		775	3.327	4.118	8.220	642	9.315	237.703	194.331	441.349	26.
30	Victoria a Minas	Victoria a Itabira	21	1.479	156	1.663	687	681	293.508	30.147	324.339	90.
31	Victoria a Minas	Curralinho a Diamantina	8	270	80	358	52	754	17.219	9.839	27.812	4.
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	1.470	4.688	747	6.905	3.421	226.593	281.536	18.603	523.732	35.
33	Leopoldina Railway	Sumidouro	2	735	4	741	125	48	68.011	23	68.082	5.
34	Leopoldina Railway	Prolongamento da Barão de Araruama	—	732	3	735	120	—	38.064	59	38.123	2.
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	1.687	1.362	3.607	6.656	3.548	152.937	54.504	134.402	341.843	34.
36	Leopoldina Railway	S. Eduardo ao Itapemirim	223	732	755	1.710	342	20.268	68.076	59.145	147.489	8.

(a) Além das locomotivas proprias percorreram locomotivas de outras linhas.

'RENS E DAS LOCOMOTIVAS

Quadro n. 17

MERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO NUMERO MÉDIO E PERCURSO				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEM
					TRAFEGO		LASTRO E OUTROS								
Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Numero	Percurso total	Numero	Percurso total	Tráfego	Lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilometros	De 30.000 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	
NIÃO															
—	1,4	—	1,4	—	—	171.703	—	—	—	—	—	—	—	—	
0.6	0.4	1,4	2,4	0.1	26	469.749	1	11.687	18.067	11.687	5	17	4	—	2
),01	0,7	0,5	1,2	0,3	10	153.438	8	38.614	15.343	4.825	3	4	3	—	3
),03	0,8	1,6	2,4	0.2	—	213.787	—	12.732	—	—	7	5	3	—	4
),04	3,4	1,3	4,7	0,2	—	528.983	—	35.145	—	—	35	24	1	—	5
1,1	3.1	3,0	7,2	0,5	—	503.459	—	35.069	—	—	45	11	7	—	6
0,6	2,7	1,9	5,2	0,2	—	716.197	—	45.273	—	—	24	6	3	—	7
1,0	1,0	1,5	3,5	0,5	—	374.569	—	36.644	—	—	32	12	3	—	8
0,6	1,8	2,0	4.4	0,4	—	384.491	—	40.818	—	—	20	6	6	—	9
),01	1,7	1,5	3,2	0,3	—	56.530	—	4.360	—	—	9	3	—	—	10
,01	0,3	0,1	0,4	0,1	—	26.2[illegible]2	—	3.912	—	—	3	1	—	—	11
003	0.8	0,03	0,8	0,8	—	73.328	—	20.910	14.665	4.985	5	3	—	—	12
,01	1,1	0,1	1,2	0,2	1,2	58.727	0,7	10.288	48.939	14.697	—	—	—	—	13
,01	2,0	0,8	2,8	0,6	17,4	712.518	8,9	141.534	34.960	27.590	42	20	8	—	14
,01	1,3	0,2	1,5	0,4	7	210.003	9,7	58.269	30.000	6.007	2	8	3	—	15
9,2	3,3	4,1	16,6	—	—	14.206.136	—	623.446	—	—	—	—	—	—	16
1,9	1,2	0,2	3,3	0,3	—	181.091	—	17.457	—	—	—	—	—	—	17
0,5	2,1	1,0	3,7	0,3	55	1.557.340	6	151.547	28.315	25.258	5	32	20	4	18
003	0,9	0,3	1,2	0,3	4,8	67.527	1,6	17.039	14.068	10.645	5	2	—	—	19
-	0,7	0,02	0,7	1,4	2	(a) 14.713	1	8.226	7.365	8.226	—	—	—	—	20
1,5	0,5	4,7	6,7	0,4	—	1.074.585	—	218.336	—	—	5	9	10	9	21
),1	1,7	0,03	1,8	0,2	3,7	98.555	1,9	7.173	26.636	3.775	—	—	—	—	22
),1	1,8	0,8	2.7	0,7	—	1.616.039	—	396.908	—	—	—	—	—	—	23
1,3	0,8	2,5	4,6	0,4	71	3.673.824	36	1.088.798	51.555	30.011	42	112	46	—	24
-	0,8	1,0	1,8	1,1	—	20.010	—	11.170	—	—	—	—	—	—	25
1,1	1,0	0,30	2,3	0,02	1,7	28.382	—	194	16.695	—	(a) 15	—	—	—	26
ELA UNIÃO															
.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
.	0,9	0,3	1,2	0,02	3	38.893	3	852	12.965	284	—	—	—	—	28
),1	2,5	2,0	4,6	0,3	—	657.725	—	65.802	—	—	41	22	7	—	29
04	1,9	0,2	2,1	0,5	11	365.621	4	90.130	33.238	22.532	1	8	5	1	30
02	0,7	0,3	1,0	0,1	6	30.582	1	8.519	5.097	8.519	7	—	—	—	31
,6	2,0	0,1	3,7	0,2	—	540.240	—	86.903	—	—	—	—	—	—	32
01	2,0	0,001	2,0	0,2	—	80.593	—	5.624	—	—	—	—	—	—	33
	2,0	0,003	2,0	0,1	2	40.232	1	2.833	—	—	—	—	—	—	34
,8	0,7	1,6	4,1	0,4	—	409.154	—	34.366	20.116	2.833	—	3	—	—	35
,6	2,0	1,7	4,3	0,3	—	162.930	—	9.756	—	—	—	—	—	—	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		NUMERO DE TRENS DURANTE O ANNO					PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS				
			Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado
37	Leopoldina Railway.	Central de Macahé.	—	314	41	355	24	—	14.130	845	14.975	497
38		Norte	27.201	—	4.433	31.634	2.627	606.363	—	82.647	689.010	10.350
39		Sul do Espirito Santo	234	314	903	1.451	617	33.777	50.554	61.559	148.890	25.638
40		Caravellas e ramal.	1	732	788	1.521	1.278	50	32.568	17.914	50.532	14.484
41	Corcovado		5.111	—	—	5.111	74	16.820	—	—	16.820	408
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal.		2	522	—	524	9	72	14.616	—	14.688	477
44	Santos a Jundiahy		14.690	—	21.637	36.327	—	850.564	--	2.088.080	2.938.644	—
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	766	732	902	2.400	1.529	166.712	70 556	122.449	359.717	84.641
46		Tatuhy a Itararé . .	1.112	732	2.369	4.213	1.865	273.884	31.411	259.966	565.261	86.183
47	Baurú a Itapura		—	621	1.382	2.003	317	—	136.739	148.875	285.614	9.736
48	Rio Claro.		8.023	2.237	23.908	34.168	6.910	873.047	91.068	1.664.400	2.628.515	252.299
49	Mogyana. .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal . .	2.138	2.196	3 070	7.404	1.338	259.546	224.724	423.658	907.928	63.612
50		Jaguára a Araguary	1.479	1.046	2.409	4.934	669	182.741	75.238	265.119	523.098	38.373
51	Quarahim a Itaquy.		18	628	386	1.032	115	1.345	55.075	35.612	92.032	8.351
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé ao Uruguay.	329	1.061	5.960	7.350	1.971	80.517	304.378	492.480	877.375	261.940
53		Linha de S. Francisco	244	636	225	1.105	266	10.875	60.480	3.300	74.655	7.028

(a) Além das locomotivas proprias percorreram locomotivas de outras linhas.

UMERO DE TRENS, POR DIA, REFERIDOS Á EXTENSÃO MÉDIA					LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO, NUMERO MÉDIO ANNUAL				PERCURSO ANNUAL MÉDIO DE UMA LOCOMOTIVA		LOCOMOTIVAS QUE PERCORRERAM				NUMERO DE ORDEM
					TRAFEGO		LASTRO E OUTROS								
Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Numero	Percurso total	Numero	Percurso total	Trafego	Lastro	Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilometros	De 30.000 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	
—	0,9	0,1	1,0	0,03	—	18.273	—	497	—	—	3	—	—	—	37
33,7	—	4,6	38,3	0,6	—	762.924	—	10.350	—	—	—	—	—	—	38
0,6	0,9	1,0	2,5	0,4	—	200.193	—	56.199	—	—	—	—	—	—	39
0,001	1,1	0,7	1,8	0,5	—	65.355	—	14.484	—	—	—	—	—	—	40
12,0	—	—	12,0	0,3	2	16.820	1	408	8.410	408	2	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
0,007	1,4	—	1,4	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
16,7	—	41,2	57,9	—	89,2	4.533.879	—	123.347	50.828	—	4	13	45	37	44
2,1	0,9	1,5	4,5	1,1	—	551.692	—	100.719	—	—	1	9	5	—	45
3,0	0,4	2,8	6,2	0,9	4,3	727.569	0,8	124.647	169.202	155.808	—	1	11	7	46
—	0,8	0,9	1,7	0,1	—	324.445	—	9.736	—	—	4	7	5	—	47
2,9	0,3	5,4	8,6	0,8	—	3.212.831	—	252.299	—	—	1	13	22	38	48
2,7	2,2	4,3	9,2	0,6	18,2	1.009.297	1,6	63.612	60.401	39.625	(a) 43	15	19	1	49
1,8	0,7	2,6	5,1	0,3	8,2	612.867	0,5	38.373	74.739	76.746	(a) 28	2	11	2	50
0,02	0,8	0,5	1,3	0,1	8	122.272	—	8.351	15.284	—	6	3	—	—	51
0,2	1,0	1,5	2,7	0,8	30	914.866	8	325.214	30.495	40.653	6	21	11	—	52
0,3	1,7	0,1	2,1	0,2	4	79.485	1	7.028	18.664	11.858	—	1	3	—	53

PERCURSO DOS VEHICULOS E CONSUMO

Numero de ordem	Designação das estradas	Percurso kilometrico — Dos vehiculos — De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaes	Total	De lastro e serviço não retribuido	Numero médio de vehiculos por trem-kilometro em serviço — Do trafego	Do lastro e não retribuido	Consumo locomo. — Carvão — Quantidade	Valor
	I — DA									Kilog.	
1	Madeira-Mamoré	328.986	a) 414.648	—	19.325	762.959	—	4,4	—	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	687.916	1.486.895	147.957	193.968	2.516.736	47.420	6,6	4,5	12,436	$466
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	404.034	853.649	155.624	993.182	2.406.489	419.633	16,6	10,8	2,722	$103
4	Central do Rio Grande do Norte	64.897	74.784	27.637	28.916	196.234	42.929	6,4	1,5	7,592	$349
5	Great Western — Natal á Itamatahy	369.692	2.002.676	127.354	204.442	2.704.164	105.778	18,0	8,8	9,240	$258
6	Great Western — Conde d'Eu	1.791.326	3.002.618	454.530	432.938	5.681.412	132.930	18,1	9,7	9,222	$257
7	Great Western — Recife ao S. Francisco	1.979.426	5.183.094	524.148	341.683	8.030.354	290.334	23,0	11,7	9.236	$258
8	Great Western — Central de Pernambuco	2.828.782	4.144.652	670.356	529.682	8.183.472	352.772	16,1	14,8	9,235	$258
9	Great Western — Sul de Pernambuco	1.004 498	2.305.888	341.704	250.918	3.903.008	383.378	15,8	11,3	9,239	$258
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal	1.181.506	2.214.788	343.072	302.672	4.042.038	226.174	14,9	9,1	9,230	$258
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	77.214	199.730	34.896	22.968	334.808	18.312	9,9	6.5	9,234	$258
12	Great Western — Paulo Affonso	32.596	184.041	12.180	12.180	241.000	24.450	12,5	6,2	—	—
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	214.506	295.652	76.468	183.525	770.151	138.418	14,6	13,4	0,080	$002
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1.999.666	4.494 337	1.043.860	1.913.261	9.451.124	2.614.918	15,5	19,5	2,113	$066
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	562.016	1.549.528	228.017	257.976	2.597.537	418.619	14,8	8,9	2,384	$085
16	Central do Brazil	66.470.161	91.460.605	21.156.223	16.308.035	195.395.024	—	15,8	—	18.462	$538
17	Rio do Ouro	265.974	253.922	103.182	26 800	649.878	34.040	4,1	1,9	9,758	$183
18	Rêde Sul Mineira	1.545.590	2.366 002	1.069.394	3.388.795	8.369.781	351.098	5,8	2,3	3,188	$131
19	Oéste de Minas	1.722.754	3.720.609	824.988	2.744.367	9.012.718	1.403.912	7,1	4,5	0,327	$081
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	108.309	150.451	43.128	128.785	430.673	33.731	6,4	1,9	—	—
21	Goyaz — Araguary a Catalão	18.806	23.965	14.142	9.417	66.330	42.396	4,5	5,1	—	—
22	Paraná	1.898.855	9.483.919	945.498	14.090	12.342.363	565.566	11,9	2,6	15,013	$549
23	D. Thereza Christina	87.821	413.328	134.727	100.430	736.306	203.542	9,0	31,6	0.192	$009
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	4.741.088	24.954.234	1.739.618	3.498.579	34.933.519	658.397	9,5	2,0	8.932	$365
25	Itapura á Corumbá	21.372	75.143	10 872	9.975	117.362	20.171	7,0	1,8	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	51.706	42.671	17.361	3.295	115.033	266	5,7	1,3	5,587	$287
	II — CONCEDIDAS										
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	26.682	124.020	—	936	151.638	1.868	4,2	2,1	—	—
29	Recife ao Limoeiro e ramal	1.885.598	5.303.084	598.658	558.650	8.256.990	327.678	18,7	9,1	9,234	$258
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	531.058	1.041.003	270.441	113.384	1.955.881	207.900	6,1	2,3	2.472	$091
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	19.768	41.362	2.774	3.344	67.248	36.691	2,4	8,1	—	—
32	Leopoldina Railway — Leopoldina o Ramal	—	—	—	—	2.996.202	—	5,6	—	4 077	$173
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	88 091	248.626	5.580	(c) 89.958	432.255	10.771	6,3	1,9	6,909	$215
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	39.814	31.453	—	(c) 65.360	136.627	4.175	3,6	1,5	10,000	$309

a) Incluidos os de bagagem e encommendas.
b) Incluidos os de correio e chefe de trem.
c) Vagões de animaes e de bagagem e animaes.

E COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES *Quadro n. 18*

OMBUSTIVEL POR KILOMETRO			CONSUMO DE LUBRIFICANTES															NUMERO DE ORDEM
Lenha		Total em réis	Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro								
			Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Por vehiculo-kilometro	
ti-e	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor		Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor			
IÃO																		
g.			Kilog.		Kilog.		Kilog.			Kilog.		Kilog.		Kilog.				
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
17	$001	$467	—	—	0,043	$014	0,004	$002	$016	0,454	$145	2,798	$733	0,717	$264	1$142	1,1	2
5	$086	$189	0,006	$003	0,025	$020	0,042	$001	$024	1,253	$679	0,095	$041	0,029	$020	$740	0,7	3
76	$073	$422	0,001	$001	0,041	$030	0,003	$003	$034	6,171	5$140	9,748	5$389	1,892	1$478	11$907	11,9	4
	—	$258	—	—	0,028	$007	0,003	$001	$008	—	—	1,621	$245	0,089	$040	$285	0,2	5
9	$001	$259	—	—	0,028	$006	0,003	$001	$007	—	—	1,531	$244	0,088	$039	$283	0,2	6
8	$002	$260	—	—	0,028	$006	0,003	$001	$007	0,001	$001	1,531	$244	0,089	$040	$285	0,2	7
64	$003	$261	—	—	0,027	$007	0,003	$001	$008	—	—	1,598	$255	0,093	$042	$297	0,2	8
20	$001	$259	—	—	0,028	$006	0,002	$001	$007	0,002	$002	1,532	$244	0,089	$040	$286	0,2	9
15	$001	$259	—	—	0,028	$006	0,003	$001	$007	0,001	$001	1,531	$244	0,089	$040	$285	0,2	10
	—	$258	—	—	0,028	$006	0,003	$001	$007	—	—	0,529	$244	0,089	$040	$284	0,2	11
	—	—	0,011	$010	0,059	$019	0,004	$002	$031	2,075	1$958	0,020	$008	0,018	$010	1$976	1,9	12
26	$246	$248	0,002	$001	0,055	$015	0,005	$001	$017	0,528	$192	0,507	$116	0,190	$065	$373	0,3	13
53	$216	$282	0,001	$001	0,060	$014	0,002	$002	$017	1,714	$713	1,004	$261	0,491	$208	1$182	1,2	14
02	$110	$195	—	—	0,082	$010	0,008	$003	$013	—	—	0,991	$465	0,055	$033	$498	0,4	15
3 03	$020	$558	—	—	0,059	$010	0,004	$002	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
	—	$183	—	—	0,044	$022	0,005	$003	$025	—	—	—	—	—	—	—	—	17
55	$144	$275	0,001	$001	0,004	$008	0,004	$001	$010	0,115	$078	1,675	$392	0,284	$109	$579	0,6	18
43	$099	$180	0,003	$002	0,036	$006	0,00	$002	$011	0,662	$398	5,655	1$225	1,103	$571	2$194	2,1	19
10	$247	$247	0,018	$016	0,056	$037	0,008	$008	$061	3,129	2$863	0,783	$602	0,459	$125	3$390	3,6	20
00	$200	$200	0,002	$002	0,052	$047	0,010	$009	$058	—	—	—	—	—	—	—	—	21
33	$041	$390	—	—	0,023	$009	0,004	$002	$011	—	—	1,168	$422	0,165	$068	$490	0,4	22
43	$115	$124	0,004	$001	0,056	$021	0,009	$003	$025	0,520	$178	7,440	2$423	1,070	$351	2$932	2,9	23
06	$027	$392	0,001	$001	0,030	$009	0,003	$001	$011	0,010	$005	0,045	$142	0,181	$090	$237	0,2	24
32	$206	$206	0,002	$001	0,042	$029	0,005	$003	$033	3,577	2$175	5,620	3$531	1,265	$620	6$326	6,3	25
60	$193	$480	—	—	0,300	$009	0,011	$002	0,11	0,300	$260	1,400	$450	0,100	$040	$750	0,7	26
LA UNIÃO																		
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
36	$045	$045	0,010	$008	0,030	$013	0,010	$005	$026	2,828	2$313	8,919	3$563	3,333	1$355	7$231	7,2	28
24	$004	$262	—	—	0,028	$006	0,002	$001	$007	—	—	1,493	$238	0,087	$039	$277	0,2	29
45	$100	$191	0,001	$001	0,028	$013	0,005	$004	$018	0,272	$240	2,951	1$546	2,048	1$545	3$531	3,6	30
77	$077	$077	0,009	$008	0,052	$014	0,009	$006	$020	0,105	$088	1,279	$282	0,202	$136	$506	0,5	31
25	$122	$205	—	—	0,019	$007	0,005	$003	$010	—	—	—	—	—	—	—	—	32
30	$112	$327	—	—	0,017	$004	0,003	$001	$005	0,055	$020	1,356	$226	0,169	$064	$310	0,3	33
08	$012	$321	—	—	0,016	$003	0,002	$001	$004	0,426	$140	4,538	$758	0,151	$410	1$317	1,3	34

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		PERCURSO KILOMETRICO — Dos vehiculos — De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaes	Total	De lastro e serviço não retribuido	NUMERO MÉDIO DE VEHICULOS POR TREM-KILOMETRO EM SERVIÇO — Do trafego	Do lastro e não retribuido	CONSUMO LOCO — Carvão — Quantidade	Val
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes. . . .	328.391	2.095.276	133.914	a) 212.026	2.774.607	27.969	8,1	0,8	4,118	$1
36		S. Eduardo a Itapemirim .	209.067	519.740	85.234	a) 76.818	890.859	14.754	6,0	1,5	3.690	$1
37		Central de Macahé	14.114	19.534	—	a) 14.609	48.257	625	3,2	1,2	7,875	$2
38		Norte	2.956.106	1.021.591	506.459	78.195	4.562.354	13.039	6,6	1,2	9,893	$3
39		Sul do Espirito Santo. . .	231 437	418.699	56.049	a) 58.602	764.787	100.301	5,1	3,7	7,833	$2
40		Caravellas e ramal	34.861	141.280	2.540	a) 32.404	211.085	23.361	4,1	1,6	3,546	$1
41	Corcovado.		16.820	—	—	—	16.820	408	1.0	1,0	b) 9,8	$
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy.		12.348.173	c) 55.191.090	—	—	67.539.263	—	22,9	—	15,370	$5
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	632.056	2.134.780	167.934	474.520	3.409.290	135.639	9,4	1,6	2,182	$0
46		Tatuhy a Itararé	702.640	1.589.690	359 260	428.280	3.079.870	558.116	5,4	6,4	3,120	$1
47	Baurú a Itapura		329.915	885.846	103.738	191.953	1.516.452	29.503	5,3	3,0	—	—
48	Rio Claro		8.217.763	47.309.380	2.448.267	5.656.859	63.632.239	5.229.842	24,2	20,6	4,868	$2
49	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	1.081.445	4.058.649	532.604	559.957	6.232.655	379.931	6,8	5,9	5.581	$2
50		Jaguára a Araguary. . . .	487.300	1.887.274	270.219	250.049	2.894.842	176.508	5,5	4,5	5,584	$2
51	Quarahim a Itaquy		128.892	473.943	54.475	166.109	823.419	22.715	8,9	2,7	9,291	$4
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	2 269.858	9.723.174	73.811	401.950	12.473.793	762.227	14,2	2.9	3,358	$1
53		Linha de S. Francisco. . .	191.478	190.239	1.804	—	383.521	26.275	5.1	3,7	—	—

(a) Vagões de animaes e de bagagem e animaes.
(b) Tracção electrica — Consumo total 170.050 kilo-watts no valor de 6:351$250.
(c) Incluidos os de bagagens, encommendas e animaes.

E COMBUSTIVEL POR VA-KILOMETRO			CONSUMO DE LUBRIFICANTES															
Lenha		Total em réis	Por locomotiva-kilometro							Por 1.000 vehiculos-kilometro								NUMERO DE ORDEM
			Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Graxa		Oleos		Estopa		Total em réis	Por vehiculo kilometro	
uanti-dade	Valor		Quanti-dade	Valor	Quanti-dade	Valor	Quanti-dade	Valor		Quanti-dade	Valor	Quanti-dade	Valor	Quanti-dade	Valor			
m3			Kilog.		Kilog.		Kilog.			Kilog.		Kilog.		Kilog.				
0,031	$116	$244	—	—	0,020	$004	0,004	$001	$005	0,013	$004	1,434	$238	0,215	$078	$320	0,3	35
0,030	$104	$219	—	—	0,017	$004	0,003	$001	$005	0,014	$005	1,510	$253	0,233	$085	$343	0,3	36
0,001	$025	$268	—	—	0,017	$003	0,001	$001	$004	1,923	$633	18,268	3$054	4,705	1$716	5$403	5,4	37
0,043	$001	$308	—	—	0,019	$004	0,005	$002	$006	0,058	$019	0,268	$044	0,036	$013	$076	0,1	38
0,012	$047	$294	—	—	0,020	$005	0,004	$002	$007	0,056	$019	1,130	$222	0,169	$062	$303	0,3	39
0,027	$100	$211	—	—	0,013	$003	0,003	$001	$004	0,025	$018	1,309	$218	0,170	$031	$297	0,3	40
—	—	$386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	$538	—	—	0,044	$014	—	—	$014	—	—	0,713	$135	—	—	$135	0,1	44
0,070	$210	$299	—	—	0,020	$009	0,007	$002	$011	—	—	2,427	1$614	—	—	1$614	1,6	45
0,086	$222	$349	—	—	0,022	$009	0,082	$002	$011	—	—	—	—	—	—	—	—	46
5,392	$295	$295	0,001	$001	0,049	$035	0,007	$005	$040	5,583	4$094	7,336	4$592	1,390	$905	9$591	9,5	47
m3 0,062	$203	$427	—	—	0,025	$010	0,007	$002	$012	—	—	0,282	$091	0,001	$001	$092	0,1	48
0,060	$193	$461	0,0005	0,003	0,030	$009	0,011	$002	$011	0,400	$320	1,700	$550	0,200	$050	$920	0,9	49
0,060	$193	$480	0,0005	0,003	0,030	$009	0,011	$002	$011	0,400	$360	2,000	$640	0,200	$050	1$050	1,0	50
0,001	$009	$167	—	—	0,054	$013	0,004	$002	$015	—	—	6,931	2$762	1,209	$618	3$380	3,3	51
2,220	$339	$532	—	—	0,010	$015	0,003	$001	$016	—	—	0,632	$812	0,047	$061	$373	0,8	52
5,528	$204	$204	—	—	0,016	$019	0,005	$003	$022	—	—	1,752	$508	0,105	$074	$582	0,5	53

DETALHE DO PERCURSO DOS VEHI

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARROS	
			Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros
										I — DA
1	Madeira-Mamoré		142.173	10.246.456	568.692	183.813	13.449.536	372.626	—	—
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	492.979	16.119.160	1.611.916	284.937	12.537.228	1.139.748	—	—
3		Sobral	226.162	4.070.916	791.558	177.872	5.336.160	533.616	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		35.555	1.422.200	142.220	29.342	1.173.680	117.368	—	—
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	156.205	5.933.625	631.916	203.484	10.377.684	789.158	—	—
6		Conde d'Eu	957.842	34.193.888	3.668.420	833.514	42.509.214	3.197.360	—	—
7		Recife a S. Francisco	1.102.856	39.371.959	4.273.938	876.570	44.705.070	3.362.522	—	—
8		Central de Pernambuco	1.359.686	48.540.790	5.247.598	1.479.093	75.433.896	5.674.812	—	—
9		Sul de Pernambuco	532.654	19.016.102	2.040.104	471.884	24.033.534	1.809.950	—	—
10		Central de Alagôas e ramal	675.904	24.149.772	2.588.712	505.602	25.785.702	1.939.490	—	—
11		Ribeirão a Cortez	35.716	1.275.061	136.792	41.498	2.116.398	135.376	—	—
12		Paulo Affonso	18.854	754.160	75.416	13.742	821.520	74.968	—	—
13	Rêde Babiana	Alagoinhas a Propriá	81.240	2.924.640	298.151	78.783	4.805.946	295.414	54.481	2.233.724
14		S. Fraocisco	867.274	35.124.597	3.469.096	890.154	66.761.550	3.560.616	242.23	12.354.138
15		Central da Bahia	285.054	5.707.080	774.730	276.662	9.959.832	800.107	—	—
16	Central do Brazil		35.156.423	859.638.322	140.625.692	31.313.738	1.363.668.975	125.254.952	(e) 5.237.525	—
17	Rio do Ouro		67.202	—	—	92.936	—	—	105.836	—
18	Rede Sul Mineira		(b) 1.545.520	66.328.252	6.182.360	—	—	—	—	—
19	Oéste de Minas		690.380	17.190.462	2.761.520	772.740	26.350.639	3.090.984	259.625	7.529.242
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	54.187	1.743.920	216.740	54.124	2.597.952	216.496	—	—
21		Araguary a Catalão	1.628	71.632	6.512	3.142	138.248	12.568	14.036	617.584
22	Paraná		1.096.467	30.232.489	3.712.638	636.675	29.669.053	2.228.362	165.714	7.291.416
23	D. Thereza Christina		(b) 87.821	3.337.198	351.284	—	—	—	—	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		2.838.960	103.282.560	11.463.467	1.298.494	61.159.067	5.193.977	573.634	25.411.986
25	Itapura a Corumbá		1.123	45.000	4.500	9.250	740.000	37.000	10.997	461.874
26	Guaxupé a Itiguassú (c)		(b) 51.706	2.164.163	493.542	—	—	—	—	—
										II — CONCEDIDAS
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		624	24.960	5.616	1.260	37.980	7.590	24.792	1.288.352
29	Recife a Limoeiro e ramal		989.288	35.317.582	3.788.974	897.310	45.762.810	3.409.034	—	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	218.541	5.682.065	874.164	219.432	10.971.600	877.728	93.080	3.443.960
31		Curralinho á Diamantina	4.046	97.104	16.184	3.614	252.980	14.450	12.103	484.320
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—
33		Sumidouro	12.568	402.176	50.272	4.132	247.920	16.528	71.39	3.712.332

(a) Incluidos os de bagagem e encommendas.
(b) Incluidos os carros de 2ª classe e mixtos.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.
(d) Bagagem, bagagens e animaes.
(e) Correio e chefe.

Quadro n. 19

LOS EM SERVIÇO DO TRAFEGO

...s	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGEM E ENCOMMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO E OUTROS EM SERVIÇOS NÃO REMUNERADOS			NUMERO DE ORDEM
...urso total ...eixos — ...etros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	
...IÃO													
-	(a) 414.648	7.538.715	829.296	—	—	—	19.325	180.940	77.300	—	—	—	1
-	1.483.895	15.761.087	5 947.580	147.957	1.032 001	591.828	193.968	1.125.014	775.872	47.430	337.599	189 720	2
-	853.649	4.339.183	3.164.510	155.624	688.636	414.996	993.182	3.128.528	3.972.728	419.638	1.508.638	1.586.660	3
-	74.784	1.430.390	299.136	27.637	414.555	110.548	28 916	231.328	115.664	42.929	243.248	171.716	4
-	2.002.676	24.721.836	6.002.734	127.354	1.553.719	551.408	201.442	1.263.451	671.388	105.778	978 446	423.112	5
-	3.002.618	37.035.516	10.527.178	454.530	5.545.266	1.632.672	432.938	2.675.557	1.413.110	132.930	418.312	469.348	6
-	5.183.094	63.932.096	18.171.928	526.148	6.419.006	1.913.074	341.686	2.111.619	1.115 264	290.334	1.016.703	1.024.880	7
-	4.144.652	51.163.241	12.531.150	670.356	8 178.342	2.437.714	529.682	3.273.435	1.728.888	352.772	1.443.151	1.245.256	8
-	2.305.888	28.452.814	7.059.246	341.704	4.163.789	1.242.436	250.918	1.550.673	818.996	383.378	1.389.840	1.353.324	9
-	2.214.788	27.340.232	7.765.016	343.072	4.185.478	1.217.410	302.674	1.870.513	987.928	226.174	828.052	798.394	10
-	199.730	2.465.549	700.254	34.89	425.731	126.882	22.968	141.912	74.938	18.312	61.098	64.366	11
-	134.044	662.558	368.088	12.180	36.540	24.360	12.180	36.540	24.360	24.450	61.125	48.900	12
33.443	295.652	4.036.517	872.735	76.46	433.481	210.286	183.532	1.100.150	636.832	138.418	—	318.362	13
38.952	4.494.337	75.394.120	19.626.052	1.043.860	8.3 9.125	4.175.440	1.913.261	13.392.827	7.653.044	2.614.948	10.293.477	10.459.792	14
-	1.549.528	6.972.876	3.099.056	228.017	1.824.136	684.051	257.976	773.928	515.952	418.619	1.335.572	857.821	15
-	91.460.605	—	3 5.842.420	15.918.698	—	63.074.792	16.308.035	—	65.232.140	—	—	—	16
-	258.922	—	—	103.182	—	—	26.800	—	—	34.040	—	—	17
-	2.366.002	33.312.926	7.984.762	1.069.394	8.341.273	3.304.427	3.388.795	23.422.685	13.555.180	351.098	—	1.393.853	18
38.512	3.720.609	28.410.987	14.882.436	824.988	6.996.723	3.229.952	2.744.367	15.640.148	10.977.468	1.403.913	7.742.575	5.615.648	19
-	150.451	2.624.08	601.804	43.128	394.621	172.512	128.785	1.135.884	515.140	33.731	187.174	134.924	20
56.144	23 935	479.300	95.860	14.143	145.663	56.568	9.417	44.458	37.668	42.396	343.407	169.160	21
32.856	9.483.919	172.175.584	32.236.068	945.498	5.672.988	2.363.744	14.090	70.450	28.180	565.566	689.650	1.553.354	22
-	413.328	2.479.968	826.656	134.727	471.545	239.454	100.430	351.505	200.860	203 542	712.397	407.084	23
04 538	24.954.234	324.671.225	55.194.385	1.739.618	16.265.478	6.883.102	3.498.579	37.959.582	13.861.117	658.397	—	2.582.529	24
43.988	75.143	1.329.474	390.575	10.872	67.406	43.488	9.975	74.812	39.900	20.171	168.549	80.684	25
-	42.671	379.599	170.684	17.361	170.235	69.444	3.297	26.514	13.180	266	—	1.064	26
...LA UNIÃO													
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
7.920	124.020	992.100	595.296	—	—	—	938	4.680	3.744	1.868	11.976	5.472	28
	5.303.084	65.463.388	18.592.612	508.658	6.205.628	1.859.480	558.650	3.452.457	1.823.434	327.678	1.249.386	1.155.490	29
2.320	1.041.003	16.655.348	4.164.012	270.441	2.7 4 410	1.081.764	113.384	731.326	453.536	207.906	1.466.698	831.600	30
8.432	41.362	827.240	165.448	2.774	24.960	11.098	3.344	39.526	13.370	38.691	174.322	149.764	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
5.564	248.626	3.355.368	994.504	(d) 5.580	64.170	22.320	89.958	702.027	359.838	10 774	—	38.360	3

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		CARROS DE 1ª CLASSE			CARROS DE 2ª CLASSE			CARR
			Percurso total — Kilometros	Percurso total los logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percu tota dos logar offerec — Kilome
34	Leopoldina Railway	Prolongamento da Barão de Araruama	728	21.840	2.912	308	18.480	1.232	38.778	1.93
35		Carangola e ramal	111.470	4.124.390	445.880	57.368	3.442.080	229.472	159.553	7.65
36		S. Eduardo a Itapemirim	134.109	6.034.905	536.436	72.540	3.627.000	290.160	2.418	10
37		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	14.114	71
38		Norte	1.434.850	63.722.680	5.739.400	1.359.009	87.860.320	5.556.036	162.247	(c) —
39		Sul do Espirito Santo	172.839	(d) 9.324.293	691.556	54.322	—	217.288	4.226	—
40		Caravellas e ramal	1.724	(d) 1.720.690	6.896	—	—	—	33.137	—
41	Corcovado		16.820	1.110.120	33.640	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		5.261.395	199.534 750	20.372.123	5 690.897	374.005.751	21.231.191	1.395.880	72.79
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bouito a Salto Grande	192.850	7.950.650	771.400	318.280	17.823.680	473.120	120.926	4.83
46		Tatuhy a Itararé	254.787	8.662.078	1.019.038	281.559	15.767.304	1.123.236	166.314	2.40
47	Baurú a Itapura		94.370	3.774.800	377.480	182.323	12.580.287	364.646	53.222	2.39
48	Rio Claro		(g) 8.217.763	405.139.716	16.703.280	—	—	—	—	—
49	Mogyaoa	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	433.462	13.870.784	1.733.848	415.342	23.259.152	1.461.368	232.641	9 77
50		Jaguára a Araguary	207.846	8.244.159	831.384	195.499	11.873.850	781.906	83.955	(c) —
51	Quarahim a Itaquy		14.293	343.032	57.172	2.544	122.112	10.176	112.055	3.58
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	1.255.183	45.183.588	5.020.732	851.778	45.141.234	3.407.112	162.897	7.49
53		Linha de S. Francisco	62.200	2.239.200	248.800	129.278	4.654.008	517.112	—	—

(a) Bagagem e animaes.
(b) Vagões de animaes e mixtos de bagagens e animaes.
(c) Incluidos nos percursos dos logares offerecidos nos carros de 1ª e 2ª classes.
(d) Incluidos os percursos dos logares offerecidos nos carros de 2ª classe.
(e) Bagagem e bagagens e animaes.
(f) Incluido em mercadorias.
(g) Incluidos os carros de 2ª classe e mixtos.

ixtos	VAGÕES DE MERCADORIAS			VAGÕES DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS			VAGÕES DE ANIMAES			VAGÕES DE LASTRO E OUTROS			NUMERO DE ORDEM
rcurso total s eixos — ometros	Porcurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	Percurso total — Kilometros	Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Percurso total dos eixos — Kilometros	
155.112	31.453	417.622	125.812	—	—	—	65.330	748.779	261.440	4.175	28.374	13.110	34
638.212	2.095.276	30.918.272	8.381.104	138.914	1.592.649	555.655	(b) 212.02	1.679.246	848.104	27 939	247.588	111.876	35
9.672	519.740	4.844.184	2.078.960	(a) 85.234	767.906	341.308	76.818	421.938	307.272	14.754	87.661	53.262	36
55.456	19.534	266.636	78.136	—	—	—	14.60.	117.895	58.494	626	1.108	2.504	37
648.938	1.021.594	—	4.086.376	506.459	—	2.025.876	78.195	—	312.780	13.069	—	52 276	38
16.906	418.699	—	1.674.796	56.049	—	273.784	58.602	—	184.820	100.304	—	401.204	39
132.548	141.280	—	565.120	2.540	—	10.160	32.404	—	129.616	23.364	—	93.444	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	408	—	816	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
5.583.520	55.191.090	867.272.788	152.106.644	(f)	(f)	—	(f)	—	—	—	—	—	44
483.704	2.134.780	29.242.218	8.539.120	167.934	1.679.340	671 736	474.520	3.558.900	1.898.080	135.669	312.038	452.230	45
665.256	1.589.690	19.633.875	6.358.760	359 260	4.641.639	1.437.040	428.280	2.908.021	1.713.120	558.116	1.250.180	1.116.232	46
106.444	885.846	14.559.026	3.543.384	103.738	1.135.231	434.952	191.953	1.439.647	767.814	20.508	246.568	118.032	47
—	47.309.389	710.161.103	94.618.760	2.448.267	26.301.732	4.896.534	5.656.859	45.543.372	11.313.718	5.220.842	39 409.923	10.441.684	48
930.564	4.058.649	30.439.866	16.234.596	532.604	4.473.874	2.130.416	559.957	3.359.742	2.239.828	379.931	—	1.519.724	49
335.820	1.887.274	16.789.189	7.549.096	270.219	2.648.146	1.080.876	250.049	1.813.664	1.000.196	176.508	—	706.032	50
448.220	47 .943	4.417.482	1 895.772	54 475	354.086	103.950	166.109	864 432	664.436	22.715	136.290	90.860	51
651.588	3 9.723.174	226.422.773	38.802.696	78.811	1.103.354	315.244	401 950	4.841.488	1.607.800	762.227	5.879.057	3.048.908	52
—	190.239	3.748.464	624.744	1.804	18.942	7.216	—	—	—	26.275	183.925	105.100	53

RECEITAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		RECEITA DO TRAFEGO						
			Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenage
									I — DA
1	Madeira-Mamoré		434:352$400	24.982$700	27.378$800	—	3.990:605$141	—	7:902$
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	471:671$360	106.770$830	29:767$380	—	1.255:450$090	45:520$050	6:129$
3		Sobral	120:898$600	10:479$120	98:523$500	—	373:765$140	34:362$110	2:5$
4	Central do Rio Grande do Norte		44:709$200	9:627$800	2:013$700	—	60:583$200	2:767$200	48$
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	140:830$510	30:59 $330	5:969$820	—	223.504$380	9:480$650	1:545$
6		Conde d'Eu	285:949$540	70.444$540	7:491$980	—	787:674$140	14:854$930	13:104$
7		Recife a S. Francisco	490:142$470	129:719$530	12:437$330	—	1.655:137$230	21:409$030	3:215$
8		Central de Pernambuco	694:552$300	129:654$900	23:982$170	—	1.235:685$550	33:154$350	3:157$
9		Sul do Pernambuco	177:816$730	43:187$570	12:378$700	—	417:256$260	13:679$430	407$
10		Central de Alagôas e ramal	252:573$390	49:395$300	11:187$900	—	652:120$780	12:734$120	1:574$
11		Ribeirão a Cortez	17:737$220	3:077$690	295$200	—	43:389$300	612$020	77$
12		Paulo Affonso	5:897$800	277$830	287$110	—	34:571$400	5:072$380	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	88:174$360	5:941$577	20:527$600	—	64:838$406	2:292$550	379$
14		S. Francisco	652:832$480	82:734$580	63:785$930	—	1.301:3 0$417	17:733$130	6:753$
15		Central da Bahia	187:498$050	25:857$170	6:855$070	—	531:205$203	10:570$230	257$
16	Central do Brazil		13.787:543$388	3.609:495$000	1.191:933$200	57:523$100	16.813:917$521	89:098$016	84:246$
17	Rio do Ouro		53:762$585	17:656$300	1:117$900	5:920$100	117:510$700	788$350	—
18	Rêde Sul Mineira		1.249:583$340	324:512$860	591:593$400	—	2.533:310$730	57:212$890	8:469$
19	Oeste de Minas (a)		711:933$3 0	262:194$300	249:108$500	4:095$000	2 320:656$050	43:124$330	4:338$
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	47:339$450	7:167$430	25:753$400	60$000	154:571$540	4:830$180	449$
21		Araguary a Catalão	27:275$380	2:993$310	2:763$580	141$310	54:253$000	1:307$700	302$
22	Paraná		878.204$715	217:769$760	41:731$483	1:554$936	4.8.9 314$038	10:324$220	15:913$
23	D. Thereza Christina		53:537$200	12:094$060	3:304$520	50$240	61:872$120	2:631$125	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		3.429:203$440	557:658$770	497:199$810	57:310$760	7.633:813$020	58:624$761	12:93 $
25	Itapura a Corumbá		6:652$730	1:114$220	993$500	23$700	18:104$420	3:255$000	898$1
26	Guaxupé a Itiguassú (b)		23:573$090	2:222$470	307$810	—	16:104$760	629$510	1:183$
									II — CONCEDIDAS
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		26:402$175	7:719$830	385$930	61$300	78:379$011	2:507$000	—
29	Recife a Limoeiro e ramal		513:640$690	158:935$400	34:665$880	—	1.498:119$820	24:913$140	2:946$
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	256:153$800	28:518$000	25.937$400	225$200	974 457$600	15:425$192	2:975$
31		Curralinho á Diamantina	25:710$900	3:503$200	379$000	27$500	55:410$400	1:120$500	49$
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	590:811$498	200:037$724	63:283$500	263$000	2.023:648$180	23.522$900	8:508$
33		Sumidouro	38:804$300	8:644$400	611$400	3$200	51:233$200	1:103$500	185$
34		Prolongamento da Barão de Araruama	17:180$200	6:354$200	155$000	—	47.733$500	757$800	135$
35		Carangola e ramaes	256:841$905	45:483$924	14:635$760	—	769:377$542	2:054$400	1:985$
36		Santo Eduardo a Itapemirim	133:365$970	22:513$388	2:955$350	—	228:032$635	3:462$000	1:914$

(a) Incluidas as roceitas da linha Fluvial.
(b) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

TOTAES

Quadro n. 20

				RELAÇÃO POR CENTO											
iversas e entuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e evontuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	NUMERO DE ORDEM
UNIÃO															
70:947$271	4.655:169$012	—	4.656:169$012	9,33	0,34	0,59	—	85,71	—	0,16	3,67	100,00	—	100,00	1
93:579$390	2.011:897$810	—	2.011:897$810	23,44	5,30	1,48	—	62,40	2,26	0,31	4,81	100,00	—	100,00	2
4:210$700	642.528$150	4:621$420	647:149$570	18,68	1,62	15,22	—	57,76	5,31	0,04	0,65	99,28	0,72	100,00	3
9:993$500	129:748$800	—	129:748$800	34,45	7,42	1,55	—	46,69	2,14	0,03	7,72	100,00	—	100,00	4
718$190	412:686$930	219$710	412:906$640	31,12	7,41	1,45	—	54,13	2,30	0,37	0,17	99,95	0,05	100,00	5
23:739$990	1.191:959$970	294$470	1.192:254$440	23,99	6.66	0,60	—	64,39	1,25	1,10	1,92	99,98	0,02	100,00	6
6:019$340	2.327:080$260	16:194$020	2.343:274$280	21,30	5,54	0,53	—	70,63	0,91	0,14	0.26	99,31	0,69	100,00	7
3:234$160	2.128:431$280	14:574$630	2.143:005$910	32,41	6,05	1,35	—	57,66	1,55	0,15	0,15	99,32	0,68	100,00	8
593$370	665:619$620	1:105$870	666:725$490	26,67	6,52	1,86	—	62,58	2,05	0,06	0,09	99,83	0,17	100,00	9
12:533$470	992:123$810	197$920	992:321$730	25,45	4,98	1,13	—	65,72	1,28	0,16	1,26	99,98	0,02	100,00	10
59$900	65:252$130	5$900	65:258$030	27,18	4,71	0,46	—	66,49	0,94	0,12	0,09	99.99	0,01	100,00	11
2:252$160	48:388$680	5$210	48:393$890	12,18	0.58	0.59	—	71,44	10,48	—	4,72	99,99	0,01	100,00	12
10:950$217	193:104$410	—	193:104$410	35,66	3,07	10,63	—	33,58	1,19	0,20	5,67	100,00	—	100,00	13
79:165$823	2.304:136$136	—	2.304:136$136	28,33	3.59	2,76	—	56,48	0,77	0,29	7 78	100,00	—	100,00	14
50:198$670	852:450$481	51:277$080	903:727$561	30,74	2,86	0.76	—	62,10	1,17	0,03	6,67	94,33	5,67	100,00	15
53:981$928	36.392:738$413	—	36.392:738$413	37,89	9,92	3,83	0,15	46,22	0,24	0,23	1,52	100,00	—	100,00	16
35:491$850	283:250$785	—	283:250$785	18 93	6,21	0,39	2,09	41.48	0,28	—	30,54	100,00	—	100,00	17
36:672$890	4.811:356$310	—	4.811:356$310	25,97	6,75	12,59	—	52,65	1,19	0,18	0,76	100,00	—	100,00	18
48:091$126	3.687:575$056	173:957$057	3.811:532$713	18 75	6,88	6,30	0,10	60,88	1,16	0,11	1,26	95,44	4,56	100,00	19
7:598$034	247:769$334	1 124$635	248:894$269	19,02	2,88	10,34	0,02	62,11	1,94	0,18	3,06	99,55	0,45	100,00	20
3:353$100	92:389$880	—	92.389$880	29,53	3.24	2,99	0,15	58,72	1,42	0,32	3,63	100,00	—	100,00	21
0:674$794	6.295:487$666	—	6.295:487$666	13,95	3,46	0,65	0,03	77,82	0,17	0,25	3,66	100,00	—	100,00	22
25:761$875	162:251$140	—	162:251$140	32,99	7.45	2,04	0,03	39,98	1,63	—	15,88	100,00	—	100,00	23
56:097$135	12.932:888$456	—	12.932.888$456	26,51	4,31	3,84	0,44	59,26	0,46	0,10	5.08	100,00	—	100,00	24
531$110	31:666$770	—	31:666$770	21,01	3,52	3,15	0,07	57,46	10,28	2,84	1,67	100,00	—	100,00	25
17:555$936	61:577$506	—	61:577$506	38,28	3,61	0,59	—	26,15	1,02	1,92	28,52	100,00	—	100,00	26
PELA UNIÃO															
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
9:717.923	125:173$169	7:683$600	132:856$769	19,87	5,82	0,29	0,04	58,92	1,88	—	7,32	94,21	5,79	100,00	28
12.674$870	2.278:896$110	18:299$310	2.297:195$420	23,80	6,92	1,51	--	65,21	1,08	0,13	0,55	99,20	0,80	100,00	29
57:635$763	1.361:327$955	—	1.361:327$955	18,82	2,19	1.90	0,02	71,58	1,13	0,21	4,15	100,00	—	100,00	30
2:118$ 00	88:318$500	119$610	88:438$110	29,08	3,97	0,43	0,03	62,65	1,27	0,05	2,39	99,87	0,13	100,00	31
16:259$700	2.935:337$902	681$080	2.936:018$982	20,12	7,12	2,18	—	68,92	0,80	0,28	0,56	99,98	0,02	100,00	32
159$736	100:745$336	—	100:745$336	38,52	8,58	0,61	0,01	50,85	1,09	0,18	0,16	100,00	—	100,00	33
60:252$492	132:569$992	—	132:569$992	12,96	4,79	0,12	—	36,01	0,57	0,10	45,45	100,00	—	100,00	34
71:893$218	1.162:278$349	—	1.162:278$349	22,10	3,91	1,26	—	66,19	0,18	0,17	6,19	100,00	—	100,00	35
11.025$720	403.333$553	45$390	403:378$953	33,06	5,59	0,74	—	56,54	0,86	0,47	2,73	99,99	0,01	100,00	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		RECEITA DO TRAFEGO						
			Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem
37	Leopoldina Railway.	Central de Macahé	11:898$000	1:676$900	143$200	13$300	32:944$300	143$300	179$800
38		Norte	1.036:931$975	212:637$545	4.650$900	3:577$100	875:474$832	2:838$200	3:564$400
39		Sul do Espirito Santo. .	199:642$200	31:390$300	6:181$600	5$300	385:674$20	2:632$000	6:052$900
40		Caravellas e ramal	48:945$900	7:607$900	1:437$400	—	269:652$600	3:509$500	517$600
41	Corcovado		82:642$700	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		4.109:321$700	1.172:105$700	149:000$820	6:457$820	26.003:661$190	147:107$510	199:977$200
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	512:176$630	74:597$280	99:028$840	—	869:825$310	23:665$590	5:903$950
46		Tatuhy a Itararé	383:335$530	93:867$870	215:884$330	—	1.022:554$960	11:395$660	--
47	Baurú a Itapura.		289:854$750	35:811$980	20:631$850	—	777:575$670	12:882$690	1:770$700
48	Rio Claro.		2.553:030$930	533.146$580	418:411$990	—	8.812:468$040	136:577$855	38:835$700
49	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	731:767$580	128 632$210	93:357$690	—	1.716:490$700	45:279$355	34:208$850
50		Jaguára a Araguary. . . .	295:208$450	54:028$530	46:164$750	—	888:700$670	15:363$560	13:631$058
51	Quarahim a Itaquy		86:148$350	10:825$340	27:404$220	—	229:187$970	2:134$100	1:833$200
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay	632:443$222	136:040$877	118:712$473	1:254$010	1.685:755$270	33:706$095	4:556$860
53		Linha de S. Francisco . .	87:093$120	7:407$791	3:253$120	1:064$960	73:126$200	2:940$395	638$060

versas e entuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	RELAÇÃO POR CENTO											NUMERO DE ORDEM
				Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversos e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	
0:441$288	67:440$388	—	67:440:388	17,64	2,48	0,21	0,02	48,85	0,21	0,27	30,32	100,00	—	100,00	37
0:008$344	2.179:683$296	—	2.179:683$296	43,95	9,75	0,21	0,16	40,17	0,13	0,16	0,46	100,00	—	100,00	38
0:403$296	650:981$796	—	650:981$796	30,67	4,82	0,95	—	59,25	0,41	0,92	2,98	100,00	—	100,00	39
341$108	332:012$008	—	332:012$008	14,73	2,29	0,43	—	81,22	1,06	0,16	0,10	100,00	—	100,00	40
—	82:642$700	—	82:642$700	100,00	—	—	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	41
—	40:832$910	—	40:832$910	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00	42
—	46:305$000	—	46:305$000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00	43
5:351$670	32.362:983$310	30:216$93[illegible]	32.393:200$24[illegible]	12,6[illegible]	3,63	0,46	0,02	80,27	0,45	0,62	1,78	99,91	0,09	100,00	44
—	1.615:197$600	10:234$200	1.625:431$800	33,36	4,59	6,09	—	53,51	1,46	0,36	—	99,37	0,63	100,00	45
1:445$050	1.738:483$400	—	1.738:483$400	22,05	5,40	12,42	—	58,82	0,65	—	0,66	100,00	—	100,00	46
3:977$600	1.171:505$240	—	1.171:505:240	24,75	3,05	1,77	—	66,37	1,10	0,13	2,81	100,00	—	100,00	47
3:667$050	12.534:138$145	49:664$424	12.583:802$569	20,31	4,24	3,33	—	70,03	1,08	0,31	0,31	99,61	0,39	100,00	48
—	2.799:736$385	18:384$322	2.818:120$707	27,74	4,56	3,31	—	60,91	1,6[illegible]	1,21	—	99,34	0,66	100,00	49
—	1.313:096$018	43:658$577	1.356:754$595	21,76	3,98	3,40	—	65,50	1,13	1,01	—	96,78	3,22	100,00	50
1:232$369	401:766$049	—	401:766$049	21,44	2,70	6,83	—	57,05	0,52	0,45	11,01	100,00	—	100,00	51
0:289$490	3.161:758$297	—	3.161:758$297	20,00	4,30	3,76	0,04	53,32	1,07	0,14	17,37	100,00	—	100,00	52
5:006$725	180:530$371	—	180:530:371	48,24	4,10	1,80	0,59	40,51	1,63	0,36	2,77	100,00	—	100,00	53

RECEITAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO							
			Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes
	I — DA									
1	Madeira-Mamoré		1:378$807	79$310	86$017	—	12:668$588	—	25$087	542$689
2	Rêde Ceará Piauhy	Baturité	1:113$409	252$030	70$268	—	2:963$528	107$453	14$469	227$932
3		Sobral	393$964	34$147	321$062	—	1:217$934	111$974	$032	13$721
4	Central do Rio Grande do Norte		412$635	95$324	19$968	—	599$834	27$398	$477	9$975
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	855$725	185$572	38$264	—	1:357$690	57$591	9$301	4$333
6		Conde d'Eu	1:584$603	440$246	39$855	—	4:254$102	82$310	72$622	131$556
7		Recife a S. Francisco	3:811$383	990$520	94$970	—	12:638$398	163$476	24$552	45$962
8		Central de Pernambuco	2:617$179	488$559	109$209	—	4:656$252	124$931	11$937	12$187
9		Sul de Pernambuco	917$016	224$269	63$838	—	2:151$826	70$546	2$100	3$032
10		Central de Alagôas e ramal	1:503$325	294$100	66$608	—	3:882$734	75$819	9$376	74$654
11		Ribeirão Cortez	618$949	107$997	10$403	—	1:514$091	21$388	2$687	2$087
12		Paulo Affonso	51$224	2$413	2$491	—	300$266	44$056	—	19$821
13	Rêde Babiana	Alagoinhas a Propriá	757$512	51$048	176$354	—	557$031	19$695	3$258	94$074
14		S. Francisco	1:134$572	143$785	110$854	—	2:261$611	30$818	11$389	311$376
15		Central da Bahia	592$112	81$656	21$648	—	1:772$234	33$408	$812	190$105
16	Central do Brazil		6:808$663	1:782$466	687$375	28$406	8:305$338	43$999	41$603	273$572
17	Rio do Ouro		420$022	137$932	8$733	46$252	918$053	6$158	—	675$743
18	Rêde Sul Mineira		1:192$078	300$570	573$908	—	2:416$728	54$580	$080	34$985
19	Oéste de Minas (a)		509$665	186$914	171$170	2$020	1:654$359	30$743	3$114	34$285
20	Goyaz	Formiga a Tigre	302$622	45$819	164$331	$283	988$114	30$877	2$873	48$571
21		Araguary a Catalão	514$639	56$458	52$143	2$572	1:023$641	24$574	5$712	63$266
22	Paraná (a)		2:108$007	522$230	100$075	3$720	11:748$955	24$758	38$162	553$177
23	D. Thereza Christina		453$336	102$409	27$982	$425	549$316	22$279	—	218$144
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		1:581$060	257$117	229$237	26$428	3:533$459	27$030	5$977	302$497
25	Itapura a Corumbá		256$682	43$020	38$475	$915	702$487	125$714	34$676	20$506
26	Guaxupé a Itiguassú (b)		942$924	88$899	12$313	—	644$190	25$180	47$356	702$238
	II — CONCEDIDAS									
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		338$489	98$973	4$947	$786	1:004$959	32$142	—	124$588
29	Recife a Limoeiro e ramal de Bonito		2:098$703	610$196	133$092	—	5:751$688	95$648	11$314	48$662
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	605$142	67$371	61$275	$532	2:302$077	36$441	7$028	136$160
31		Curralinho á Diamantina	358$515	48$849	5$285	$383	772$647	15$624	$683	29$534
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	1:548$958	543$044	165$913	$397	5:305$494	61$671	22$309	42$628
33		Sumidouro	416$940	92$881	6$569	$034	550$480	11$357	1$991	1$716
34		Prolongamento da Barão de Araruama	333$985	123$526	3$031	—	927$947	14$732	2$640	1:171$316
35		Carangola e ramaes	1:131$836	200$449	64$496	—	3:390$449	9$053	8$750	316$328
36		Santo Eduardo a Itapemirim	1:430$505	241$485	32$025	—	2:446$236	37$134	20$510	118$296
37		Central de Macahé	278$642	39$272	3$353	$312	771$536	3$354	4$212	478$719

(a) Incluida a linha fluvial.
(b) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

MÉDIAS

Quadro n. 21

Total	RECEITAS ACCESSORIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE						NUMERO DE ORDEM
			Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	
UNIÃO												
14.781$488	—	14:781$488	27$117	6$103	1$525	18$352	$209	392$776	1$589	—	—	1
4:749$208	—	4:794$208	5$312	$799	$199	2$058	$036	13$001	$139	13$466	$144	2
2:093$764	15$059	2:108$823	4$457	$266	$072	2$314	$038	17$255	$160	15$041	$118	3
1:284$641	—	1:284$641	4$234	$330	$082	1$951	$047	8$282	$152	9$572	$175	4
2:506$906	1$335	2.508$241	2$746	$153	$047	3$254	$053	6$008	$070	6$714	$078	5
6:605$303	1$631	6:606$934	3$802	$210	$056	1$192	$043	5$334	$129	5$758	$139	6
17:769$261	123$655	17:892$916	6$676	$290	$081	1$136	$033	6$010	$084	6$392	$089	7
8:020$254	54$920	8:075$174	4$189	$260	$077	$545	$035	9$955	$117	10$483	$125	8
3:432$657	5$703	3:438$360	2$689	$171	$051	$888	$022	3$115	$062	3$457	$068	9
5:907$116	1$178	5:908$294	3$645	$245	$068	1$284	$032	4$601	$109	4$888	$115	10
2:277$005	$206	2:277$211	1$942	$195	$055	$480	$033	$803	$045	$859	$048	11
420$274	$045	420$319	2$554	$200	$088	2$078	$040	6$728	$137	6$785	$138	12
1:658$972	—	1:658$972	3$659	$250	$077	2$318	$037	7$826	$088	8$967	$095	13
4:004$406	—	4:004$406	3$786	$243	$061	1$126	$029	8$083	$061	8$803	$068	14
2:692$005	161$931	2:853$936	4$862	$328	$145	2$131	$052	10$888	$128	11$022	$131	15
17:971$722	—	17:971$722	—	—	—	$416	—	12$658	$055	—	—	16
2:212$893	—	2:212$893	1$828	$435	—	$416	—	1$282	—	—	—	17
4:589$938	—	4:589$938	3$369	$574	$155	2$519	$050	21$136	$122	19$493	$112	18
2:593$170	124$012	2:717$182	2$886	$404	$101	2$717	$058	19$108	$103	20$735	$107	19
1:583$890	7$190	1:591$080	3$730	$575	$143	2$770	$045	7$915	$106	8$287	$107	20
1:743$205	—	1:743$205	6$279	1$392	$348	2$370	$050	8$549	$184	9$009	$193	21
15:097$093	—	15:097$093	6$090	$510	$152	3$817	$044	16$002	$115	16$545	$119	22
1:373$891	—	1:373$891	1$986	$220	$098	1$204	$041	4$482	$082	5$140	$097	23
5:932$805	—	5:932$805	3$523	$370	$110	3$939	$052	18$015	$058	14$278	$061	24
1:222$475	—	1:222$475	1$894	$269	$067	1$184	$046	4$570	$176	4$575	$177	25
2:463$100	—	2:463$100	3$059	$535	$134	$991	$052	2$984	$142	3$188	$153	26
PELA UNIÃO												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
1:604$784	98$507	1:703$291	3$503	$825	$206	3$401	$061	5$829	$195	6$362	$211	28
8:749$303	70$256	8:819$559	5$463	$276	$077	1$550	$039	5$391	$108	5$921	$118	29
3:216$026	—	3:216$026	4$197	$696	$174	3$250	$058	28$100	$134	23$850	$149	30
1:231$520	1$668	1:233$188	3$175	1$314	$328	3$169	$063	4$489	$106	4$776	$112	31
7:695$714	1$786	7:697$500	5$572	$979	—	1$438	$049	27$913	$097	28$401	$104	32
1:082$468	—	1:082$468	1$480	$233	$058	1$269	$059	7$671	$173	8$257	$187	33
2:577$177	—	2:577$177	3$477	$970	$242	1$279	$057	4$794	$169	4$917	$167	34
5.121$861	—	5:121$861	3$400	$418	$104	2$400	$059	7$220	$110	7$592	$115	35
4:326$221	$487	4:326$708	2$734	$453	$113	2$642	$060	6$808	$109	7$363	$117	36
1:579$400	—	1:579$140	3$977	1$234	$349	1$756	$057	9$410	$233	9$603	$239	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		RECEITAS DO TRAFEGO POR KILOMETRO TRAFEGADO							
			Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes
38	Leoplodina Railway.	Norte	21:789$242	4:342$554	94$932	73$053	17:879$239	57$933	72$793	204$393
39		Sul do Espirito Santo	1:249$576	193$474	38$691	$033	2:413$934	16$474	37$885	121$447
40		Caravellas e ramal	641$333	99$685	18$834	—	3:533$231	45$985	6$782	4$469
41	Corcovado (c)		21:521$536	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		29:563$470	8:432$410	1:071$950	46$460	187:076$700	1:058$330	1:438$680	4:139$220
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	2:491$621	342$818	455$096	—	3:997$359	108$757	27$132	—
46		Tatuhy a Itararé	1:533$312	375$472	863$537	—	4:090$219	45$582	13$672	32$109
47	Baurú a Itapura		664$073	82$047	47$269	—	1:731$469	29$515	4$057	75$553
48	Rio Claro		3:077$931	642$006	503$845	—	10:611$831	164$465	46$765	46$502
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2:917$043	479$970	348$350	—	6:404$816	168$953	127$645	—
50		Jaguára a Araguary	1:050$564	192$272	164$287	—	3:162$636	54$675	48$505	—
51	Quarahim a Itaquy		490$873	61$686	156$149	—	1:305$914	12$161	10$446	252$036
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé a Uruguay	716$138	154$044	134$422	1$420	1:908$339	38$166	5$160	621$980
53		Linha de S. Francisco	905$748	77$039	33$832	11$075	760$495	30$579	6$636	52$069

(c) Só transporta passageiros.

Total	RECEITAS ACCESSORIAS	RECEITA TOTAL	RECEITA DO TRAFEGO POR			PRODUCTO MÉDIO DE						NUMERO DE ORDEM
			Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	
44:514$219	—	44:514$219	3$177	$237	$059	$341	$025	2$301	$142	2$782	$165	38
4:074$544	—	4:074$544	4$372	$851	$212	4$829	$065	20$861	$179	21$902	$183	39
4:350$319	—	4:350$319	6$570	1$572	$393	2$586	$077	23$370	$558	23$300	$559	40
21:521$536	—	21:521$536	4$913	4$913	2$456	1$158	$425	—	—	—	—	41
1:052$123	—	1:052$123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
1:653$750	—	1:653$750	2$774	—	—	—	—	—	—	—	—	43
232:827$220	217$390	233:044$610	11$012	$479	$162	1$384	$036	9$500	$116	9$702	$120	44
7:422$783	47$032	7:469$815	4$490	$474	$118	2$314	$037	12$068	$094	13$138	$103	45
6:953$933	—	6:953$933	3$075	$564	$141	3$320	$041	11$794	$058	13$817	$069	46
2:683$983	—	2:683$933	4$101	$772	$209	3$518	$043	18$544	$113	18$998	$116	47
15:093$405	59$805	15:153$210	4$768	$196	$091	2$322	$039	14$111	$090	14$607	$091	48
10:446$777	68$598	10:515$375	3$083	$449	$112	1$538	$045	7$245	$095	7$515	$097	49
4:679$939	155$369	4:828$308	2$519	$453	$113	2$932	$043	11$188	$030	11$686	$085	50
2:289$265	—	2:289$265	4$365	$483	$159	4$347	$079	6$590	$065	6$682	$067	51
3:580$169	—	3.580$169	3$603	$253	$063	5$114	$042	11$407	$063	12$478	$107	52
1:877$473	—	1:877$473	2$418	$471	$129	1$722	$046	3$844	$069	4$286	$078	53

DESPEZAS

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ADMINISTRAÇÃO E DIRECÇÃO GERAL	TELEGRAPHO OU TELEPHONE	TRAFEGO			
				Serviço central	Serviço dos trens	Serviço das estações e armazens	Total
	I — DA						
1	Madeira — Mamoré	549:666$276	69:818$290	59:300$927	183:092$324	231:638$030	474:031$281
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	189:941$560	6:547$180	31:543$670	61:177$640	220:859$820	313:581$130
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	59:630$350	1:016$110	5:748$210	20:328$230	104:083$380	130:159$820
4	Central do Rio Grande do Norte	50:080$937	464$600	2:610$247	17:726$069	29:310$619	49:646$935
5	Great Western — Natal a Itamatahy	41:538$360	4:616$090	8:564$330	16:986$510	40:938$550	66:489$390
6	Great Western — Conde d'Eu	122:339$430	6:592$230	25:242$490	123:402$850	37:966$130	186:611$470
7	Great Western — Recife a S. Francisco	246:292$520	12:801$010	50:766$180	72:866$500	225:684$630	349:317$310
8	Great Western — Central de Pernambuco	223:886$950	10:148$000	46:164$620	68:085$210	223:873$840	338:123$670
9	Great Western — Sul de Pernambuco	60:929$200	5:749$120	14:426$000	29:495$280	86:920$570	130:841$850
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal	103:896$930	6:696$890	21:469$070	35:486$360	129:780$630	186:736$060
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	6:844$520	287$700	1:405$650	4:019$650	13:246$710	18:672$010
12	Great Western — Paulo Affonso	32:114$640	383$750	—	3:781$150	16:333$350	20:114$500
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	13:668$881	2:530$253	4:450$868	5:675$499	32:675$378	42:801$745
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	206:634$623	29:817$993	62:460$805	96:746$868	418:831$527	578:039$200
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	113:584$303	16:170$775	13:272$886	40:056$262	136:393$684	189:722$832
16	Central do Brazil	2.350:350$208	(b) 7.468:658$905	—	—	—	6.933:937$034
17	Rio do Ouro	7:526$168	—	—	—	—	148:336$880
18	Rêde Sul Mineira	358:860$794	—	—	—	—	741:561$998
19	Oéste do Minas	339:912$514	—	—	—	—	946:725$812
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	45:696$637	—	40:279$529	9:131$632	51:677$248	101:088$409
21	Goyaz — Araguary a Catalão	18:632$009	—	14:917$100	4:182$500	20:609$530	39:709$130
22	Paraná	170:714$978	46:964$409	43:095$400	177:142$205	372:889$415	593:127$020
23	D. Thereza Christina	51:065$381	989$087	—	6:140$851	31:785$931	37:926$782
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	472:049$089	57:676$231	100:861$595	312:938$266	915:743$864	1.329:543$725
25	Itapura a Corumbá	5:243$010	10:654$220	760$150	7:936$810	23:529$530	32:226$490
26	Guaxupé a Itiguassú (c)	4:253$310	2:856$541	9$000	1:471$000	16:687$141	18:167$141
	II — CONCEDIDAS						
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	32:592$122	2:345$298	—	4:496$686	7:849$291	12:345$977
29	Recife a Limoeiro e ramal	236:929$640	15:693$110	48:864$400	65:108$980	244:268$430	358:241$810
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	151:484$208	19:868$800	23:533$417	42:050$542	117:847$809	183:440$768
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	1:140$299	9:370$514	4:908$006	21:461$273	35:739$793
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	243:370$970	—	61:943$950	75:155$830	275:613$770	412:713$550
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	14:900$600	11:264$600	85:003$160	111:168$360
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	29:270$736	310$500	2:199$470	11:272$310	17:137$360	30:609$140
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramal	140:978$108	2:490$080	7:953$220	33:197$460	131:665$420	172:816$110
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	52:990$309	635$610	2:797$570	11:516$130	44:711$650	59:025$350
37	Leopoldina Railway — Central de Macabé	24:297$410	227$500	1:839$380	3:061$700	10:076$560	14:977$640

(a) Foram despendidos 1.480:545$458 na conservação da via permanente; em virtude do disposto no § 2º da clausula VII do contracto esta
(b) Telegrapho, movimento e illuminação.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

TOTAES

Quadro n. 22

Locomoção				Via permanente				Numero de ordem
					Conservação			
Serviço central	Tracção	Officinas	Total	Serviço central	Linha	Edificios e dependencias	Total	
NIÃO								
15:338$821	248:858$862	178:639$169	442:836$852	—	—	—	(a) —	1
29:179$630	345:534$270	223:440$940	598:154$840	38:655$280	304:053$160	16:663$520	359:371$960	2
8:877$200	84:085$210	96:855$500	189.817$910	1:713$930	147:060$650	3:846$560	152:621$140	3
4:606$513	121:405$767	61:065$309	187:077$589	4:138$571	53:757$757	1:373$290	59:269$618	4
7:383$840	94:999$660	45:048$630	147:432$130	10:404$320	98:024$690	1:871$550	110:300$560	5
21:753$770	235:729$540	114:035$970	371:519$280	30:613$270	104:298$100	20:214$750	155:126$120	6
43.790$200	228:516$290	123:452$300	395:758$790	61:793$470	119:089$320	18:582$280	199:465$070	7
39:810$390	321:050$800	148:312$800	509:173$990	56:133$110	156:836$870	15:162$520	228:132$500	8
12:433$530	157:135$990	72:843$490	242:413$010	17:503$070	148:155$390	6:548$660	172:207$420	9
18:512$010	180:756$250	78:425$860	277:694$120	26:093$950	75:951$930	12:719$800	114:765$680	10
1:218$120	25:065$270	8:807$480	35:090$870	1:716$370	25:522$130	1:191$730	28:430$230	11
6:066$780	10:819$630	22:952$100	39:838$510	12$730	25:339$720	2:273$510	27:625$960	12
5:788$043	35:858$168	26:509$363	68:155$574	5:671$968	49:301$849	3:612$257	58:586$074	13
86:159$548	448:080$079	589:418$365	1.123:657$992	44:478$376	345:012$276	74:721$650	464:212$302	14
16:471$202	122:547$961	142:481$994	281:501$157	9:638$633	219:641$313	31:266$164	260:546$110	15
—	—	—	19.092:061$667	—	—	—	10.332:063$528	16
—	—	—	229:872$870	—	—	—	204:293$873	17
—	811:270$283	406:043$966	1.217:314$249	—	—	—	1.038:401$808	18
—	—	—	1.084:126$436	—	—	—	1.099:445$578	19
9:225$864	40:837$192	89:238$253	139:301$309	3:795$114	175:173$082	29:899$905	208:867$201	20
—	14:258$325	—	14:258$325	—	87:356$980	9:696$820	97:053$800	21
27:880$530	1.226:509$421	61:941$449	1.316:331$400	26:736$477	692:266$592	30:578$269	749:581$338	22
6:865$348	32:653$766	63:197$038	102:716$152	—	116:702$269	5:541$609	122:243$878	23
63:328$756	3.565:716$323	183:557$646	3.812:602$725	97:886$089	1.362:695$256	75:387$030	1.535:968$375	24
168$000	21:076$590	9:468$850	30:713$440	527$580	52:064$500	312$530	52:904$610	25
148$759	18:407$554	3:610$268	22:166$581	—	18:275$900		18:275$900	26
ELA UNIÃO								
—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	6:165$429	22:559$330	28:724$759	—	34:541$065		34:541$065	28
42:129$790	305:450$840	140:641$500	488:222$130	59:368$720	256:685$790	20:651$380	336:705$890	29
14:371$272	254:354$963	155:651$139	424:377$374	33:650$281	584:749$585		618:399$866	30
—	33:115$153	—	33:115$153	—	107:376$087		107:376$087	31
55:515$890	281:904$970	199:210$540	536:631$400	67:556$460	501:919$240	78:505$030	647:980$730	32
6:000$000	54:157$205	11:315$100	71:472$305	16:250$680	139:620$860		155:871$540	33
3:600$000	43:295$950	13:994$630	60:890$580	3:173$460	61:054$980		64:228$440	34
6:385$610	187:917$420	91:093$070	285:346$100	14:766$290	274:771$920		289:538$210	35
2:211$890	65:464$350	36:709$220	104:385$460	5:720$170	132:281$320	8:176$650	146:178$140	36
—	8:687$620	15:771$440	24:459$060	2:603$050	39:603$510		42:206$560	37

(a) Importancia não foi levada á conta de custeio.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ADMINISTRAÇÃO E DIRECÇÃO GERAL	TELEGRAPHO OU TELEPHONE	TRAFEGO			
				Serviço central	Serviço dos trens	Serviço das estações e armazens	Total
38	Leopoldina Railway — Norte	28:081$540	—	—	—	—	710:152$43
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	101:618$620	8:356$590	25:864$460	27:841$480	74:217$270	127:923$21
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	33:921$810	3:669$390	—	9:024$480	37:242$980	46:267$46
41	Corcovado	7:693$690	—	—	—	—	36:116$01
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—
43	Bananal	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy	540:137$410	323:529$660	181:190$270	530:545$070	4.224:619$750	4.936:355$09
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	57:299$210	—	—	—	—	125:474$32
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	65:577$000	—	—	—	—	134:661$70
47	Baurú a Itapura	141:136$680	23:199$510	13.387$210	33:586$460	148:030$080	195:002$75
48	Rio Claro	316:993$536	222:218$110	105:830$673	227:599$700	1.058:832$415	1.392:262$78
49	Mogyana — Rib. Preto a Jaguára e ramal	61:278$880	103:635$688	8:000$516	74:844$703	322:241$140	405:086$36
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	56:445$414	49:803$203	9:230$901	54:603$248	126:528$148	190:362$29
51	Quarahim a Itaquy	42:515$138	7:809$558	300$9[illegible]1	4:816$083	59:610$326	64:727$39
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	226:427$461	11:286$389	37:311$742	373:633$376	277.774$181	688:779$29
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de São Francisco	30:310$073	673$837	10:855$775	10:168$681	25:220$039	46:244$49

LOCOMOÇÃO				VIA PERMANENTE				NUMERO DE ORDEM
					Conservação			
Serviço central	Tracção	Officinas	Total	Serviço central	Linha	Edificios e dependencias	Total	
—	—	—	473:955$760	—	—	—	191:595$330	38
23:180$450	114:136$280	72:328$390	209:645$120	28:207$950	242:253$930		270:561$880	39
—	28:082$220	21:376$120	49:458$340	—	106:417$840		106:417$840	40
—	—	—	6:651$250	—	—	—	13:127$740	41
—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	43
173:203$020	3.948:875$900	4.625:461$370	8.747:540$290	163:114$440	3.907:740$470	1.404:488$340	5.475:343$250	44
—	—	—	334:632$725	—	—	—	263:252$033	45
—	—	—	435:540$880	—	—	—	294:723$220	46
3:485$230	231:369$880	137:599$740	372:454$850	8:542$950	543:880$170	17:010$590	569:433$710	47
103:053$580	2.066:999$870	941:991$950	3.112:051$400	88:452$747	1.381:345$772	309:468$469	1.779:266$988	48
9.073$574	707:681$005	205:060$340	921:814$919	13:241$452	440:556$040	146:770$276	600:567$768	49
4:489$098	381:382$875	102:629$705	488:501$678	7:143$600	398:954$915	61:218$229	467:316$744	50
—	81:243$721	95:280$381	176:524$102	—	112:881$142	10:060$547	122:941$689	51
31:468$020	782:145$089	305:886$510	1.119:499$619	74:806$716	1.394:364$211	36:977$142	1.506:148$059	52
7:770$282	31:003$930	22:541$261	61:315$473	3:756$684	124:612$228	241$221	128:610$133	53

DESPEZAS TOTAES

Quadro n. 22

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DIVERSAS E EVENTUAES	TOTAL DO CUSTEIO	ACCESSORIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CENTO								
					Administração	Telegrapho	Trafego	Locomoção	Via permanente	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Accessorias	Total geral
I — DA UNIÃO													
Madeira-Mamoré	219:228$374	(a) 1.755:581$373	(b) 268:808$450	2.024:389$823	27,15	3,45	23,42	21,87	—	10,83	86,72	13,28	100,00
Rêde Ceará Piauhy — Baturité	—	1.467:596$670	296:684$500	1.764:281$170	10,76	0,37	17,78	33,90	20,36	—	83,17	16,83	100,00
Rêde Ceará Piauhy — Sobral	—	533:245$330	107:873$230	641:118$560	9,30	0,16	20,30	29,61	23,80	—	83,17	16,83	100,00
Central do Rio Grande do Norte	—	346:528$709	(c) 6:487$440	353:016$149	14,18	0,13	14,07	52,99	16,79	—	98,16	1,84	100,00
Great-Western — Natal a Itamatahy	—	370.376$530	17:356$030	387:732$560	10,71	1,19	17,15	38,02	28,45	—	95,52	4,48	100,00
Great-Western — Conde d'Eu	—	842:188$580	51:106$600	893:295$180	13,69	0,74	20,89	41,59	17,36	—	94,27	5,73	100,00
Great-Western — Recife a S. Francisco	—	1.203:634$700	102:700$400	1.306:335$100	18,85	0,98	26,74	30,30	15,27	—	92,14	7,86	100,00
Great-Western — Central de Pernambuco	—	1.309:465$110	93:340$010	1.402:805$120	15,97	0,72	24,10	36,30	16,26	—	93,35	6,65	100,00
Great-Western — Sul de Pernambuco	—	621:140$600	29:210$730	650:351$330	10,75	0,88	20,12	37,28	26,48	—	95,51	4,49	100,00
Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	692:789$730	40:663$780	733:453$510	14,58	0,91	25,46	37,86	15,65	—	94,46	5,54	100,00
Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	89:325$330	384$410	89:709$740	7,63	0,32	20,81	39,12	31,69	—	99,57	0,43	100,00
Great-Western — Paulo Affonso	—	120:077$360	2:140$990	122:218$350	26,28	0,31	16,46	32,59	22,60	—	98,24	1,76	100,00
Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá		185:742$527	15:280$741	201:023$268	6,80	1,26	21,29	33,90	29,14	—	92,39	7,61	100,00
Rêde Bahiana — S. Francisco	—	2.402:362$100	229:787$520	2.632:149$620	7,85	1,13	21,96	42,69	17,63	—	91,26	8,74	100,00
Rêde Bahiana — Central da Bahia	—	861:525$177	91:868$436	953:393$613	11,91	1,70	19,89	29,53	27,33	—	90,36	9,64	100,00
Central do Brazil	783:786$290	16.960:857$632	—	16.960:857$632	5,01	15,91	14,76	40,65	22,01	1,66	100,00	—	100,00
Rio do Ouro	—	590:029$791	—	590:029$791	1,28	—	25,15	38,95	34,62	—	100,00	—	100,00
Rêde Sul Mineira	—	3.356:138$249	460:000$000	3.816:138$249	9,41	—	19,43	31,89	27,22	—	87,95	12,05	100,00
Oéste de Minas	—	3.470:210$340	—	3.470:210$340	9,80	—	27,28	31,24	31,68	—	100,00	—	100,00
Goyaz — Formiga a Goyaz	—	494:953$556	190$951	495:144$507	9,24	—	20,41	28,13	42,19	—	99,97	0,03	100,00
Goyaz — Araguary a Catalão	—	169:653$264	26:501$103	196:154$367	9,49	—	20,25	7,26	49,48	—	86,48	13,52	100,00
Paraná	—	2.876:719$145	2.550:000$000	5.426:719$145	3,14	0,87	10,93	24,25	13,82	—	53,01	46,99	100,00
D. Thereza Christina	—	314:941$280	—	314:941$280	15,34	0,30	11,39	30,85	36,71	—	94,59	5,41	100,00
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	7.207:841$045	921:908$480	8.129:749$525	5,81	0,71	16,25	46,90	18,89	—	88,66	11,34	100,00
Itapura a Corumbá	—	131:741$770	61$420	131:803$190	3,98	8,08	24,45	23,30	40,14	—	99,95	0,05	100,00

II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO

Alcobaça á Praia da Raiolia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	—	110:549$221	12:000$000	122:549$221	26,59	1,91	10,07	23,44	28,19	—	90,20	9,80	100,00
Recife a Limoeiro e ramal	—	1.435:792$530	13:335$080	1.449:127$660	16,35	1,08	24,72	33,69	23,24	—	99,08	0,92	100,00
Victoria a Minas — Victoria á Itahira	—	1.397:571$016	—	1.397:571$016	10,86	1,42	13,12	30,36	44,24	—	100,00	—	100,00
Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	177:371$332	12:000$000	189:371$332	—	0,60	18,87	17,49	56,70	—	93,66	6,34	100,00
Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	1.840:696$650	—	1.840:696$650	13,22	—	22,42	29,15	35,21	—	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Sumidouro	—	338:512$205	12:000$000	350:512$205	—	—	31,72	20,39	44,46	—	96,57	3,43	100,00
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	185:309$396	12:000$000	197:309$396	14,84	0,15	15,51	30,86	32,55	—	93,91	6,09	100,00
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	35:525$940	926:695$448	—	926:695$448	15,22	0,26	18,65	30,79	31,25	3,83	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	—	363:214$869	12:424$660	375:639$529	14,11	0,16	15,72	27,79	38,91	—	96,69	3,31	100,00
Leopoldina Railway — Central do Macahé	2:691$250	108:859$420	—	108:859$420	22,32	0,21	13,76	22,46	38,77	2,48	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Norte	—	1.412:785$060	—	1.412:785$060	1,99	—	50,90	33,55	13,56	—	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	—	718:105$420	6:000$000	724:105$420	14,03	1,15	17,67	28,95	37,37	—	99,17	0,83	100,00
Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	—	239:734$840	—	239:734$840	14,15	1,53	19,30	20,63	44,39	—	100,00	—	100,00
Corcovado	—	63:588$695	—	63:588$695	12,09	—	56,80	10,46	20,65	—	100,00	—	100,00
Rezende á Bocaina	—	55:971$281	—	55:971$281	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00
Bananal	—	48:186$240	—	48:186$240	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00
Santos a Jundiahy	—	20.022:905$700	501:783$470	20.524:689$170	2,63	1,58	24,05	42,62	26,68	—	97,56	2,44	100,00
Sorocahana o Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	—	780:658$238	60:043$668	840:701$956	6,82	—	14,92	39,80	31,31	—	92,85	7,15	100,00
Sorocahana o Ituana — Tatuhy a Itararé	—	930:502$300	67:756$500	998:259$300	6,57	—	13,49	43,63	29,52	—	93,21	6,79	100,00
Baurú á Itapura	—	1.304:227$500	1:274$840	1.305:502$340	11,04	1,78	14,94	28,53	43,62	—	99,91	0,09	100,00
Rio Claro	—	6.822:792$322	93:674$063	6.916:466$885	4,58	3,21	20,13	45,00	25,73	—	98,65	1,35	100,00
Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	2.092:383$617	—	2.092:383$617	2,93	4,95	19,36	44,06	28,70	—	100,00	—	100,00
Mogyana — Jaguára a Araguary	—	1.252:525$036	—	1.252:525$036	4,51	3,98	15,20	39,00	37,31	—	100,00	—	100,00
Quarahim a Itaquy	—	414:517$877	—	414:517$877	10,25	1,88	15,62	42,58	29,67	—	100,00	—	100,00
S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	—	3.552:140$837	142:235$132	3.694:375$969	6,13	0,31	18,64	30,31	40,76	—	96,15	3,85	100,00
S. Paulo-Rio Grande — Linha do S. Francisco	—	267:154$011	5:657$502	272:811$513	11,11	0,24	16,95	22,48	47,14	—	97,92	2,08	100,00

(a) Ver nota (a) da 1ª parte do quadro n, 22.
(b) Quota de arrendamento e de fiscalização.
(c) Quota de arrendamento.
(d) Faz parte da Rêdo Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

DESPEZ

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		DESPEZA POR KILOMETRO TRAFEGADO								
			Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanento	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Despezas accessorias	Total
											I —
1	Madeira - Mamoré		1:744$972	221$615	1:504$861	1:405$832	(a)	695$964	(a) 5:573$274	853$360	6:4
2	Rêde Ceará-Pianhy	Baturité	448$368	15$456	740$228	1:411$981	848$319	—	3:464$352	700$312	4:1
3		Sobral	194$316	3$311	424$148	618$556	497$343	—	1:737$674	351$524	2:0
4	Central do Rio Grande do Norte		496$017	4$503	491$658	1:858$282	587$153	—	3:432$713	61$267	3:4
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	252$329	28$041	403$836	895$591	670$031	—	2:249$888	105$431	2:3
6		Conde d'Eu	677$950	36$531	1:031$116	2:058$792	859$639	—	4:667$028	283$209	4:9
7		Recife a S. Francisco	1:880$655	97$747	2:657$338	3:021$959	1:523$088	—	9:190$787	734$206	9:9
8		Central de Pernambuco	843$610	38$239	1:274$102	1:918$645	850$638	—	4:934$264	351$720	5:2
9		Sul de Pernambuco	360$631	29$649	674$763	1:256$144	888$088	—	3:203$275	150$642	3:3
10		Central de Alagôas e ramal	636$466	39$373	1:111$828	1:653$394	683$316	—	4:124$877	242$113	4:3
11		Ribeirão a Cortez	238$343	10$039	651$569	1:224$513	992$087	—	3:117$051	13$414	3:1
12		Paulo Affonso	278$927	3$333	174$702	316$012	239$913	—	1:042$917	18$595	1:0
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	117$130	21$738	367$713	585$529	503$316	—	1:595$726	131$278	1:7
14		S. Francisco	359$114	51$821	1:004$587	1:952$830	806$764	—	4:175$116	399$353	4:5
15		Central da Bahia	358$695	51$066	599$137	888$971	822$794	—	2:720$663	281$117	3:0
16	Central do Brazil		1:160$667	3:668$226	3:424$166	9:428$179	5:102$254	387$054	23:190$546	—	23:1
17	Rio do Ouro		53$798	—	1:158$882	1:795$882	1:596$045	—	4:609$607	—	4:6
18	Rêde Sul Mineira		342$346	—	707$435	1:161$293	990$614	—	3:201$688	438$831	3:6
19	Oeste de Minas		—	—	—	—	—	—	2:473$858	—	2:4
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	292$120	—	646$217	890$497	1:335$203	—	3:164$037	1$221	3:1
21		Araguary a Catalão	351$547	—	749$228	260$025	1:831$204	—	3:201$004	500$021	3:7
22	Paraná		409$388	112$624	1.428$267	3:156$671	1:797$557	—	6:898$607	6:115$108	13:0
23	D. Thereza Christina		432$405	8$375	321$153	869$768	1:035$123	—	2:666$824	152$418	2:8
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		217$642	26$593	612$996	1:757$828	708$169	—	3:323$228	425$053	3:7
25	Itapura a Corumbá		202$433	411$359	1:244$266	1:185$847	2.042$649	—	5:086$554	2$372	5:0
26	Guaxupé a Itiguassú (d)		170$132	114$262	726$635	886$663	731$036	—	2:628$778	—	2:6
											II — CONCEDI
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		417$347	30$068	158$282	368$266	442$834	—	1:417$297	153$846	1:5
29	Recife ao Limoeiro e ramaes		909$637	60$250	1:375$388	1:874$418	1:292$706	—	5:512$309	51$197	5:5
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	357$86	46$938	433$363	1:062$558	1:460$019	—	3:301$647	—	3:3
31		Curralinho á Diamantina	—	15$900	498$358	431$761	1:497$261	—	2:473$280	167$329	2:6
32	Leopoldina-Railway	Leopoldina e ramal	638$057	—	1:082$030	1:406$912	1:699$842	—	4:827$841	—	4:8
33		Sumidouro	—	—	1:194$460	767$941	1:674$777	—	3:637$178	131$770	3:7
34		Prolongamento da Barão de Araruama	569$027	6$036	595$045	1:183$721	1 248$609	—	3:602$438	233$231	3:8
35		Carangola e ramaes	621$254	10$977	761$556	1:257$447	1:275$921	156$553	4:083$708	—	4.0
36		Santo Eduardo a Itapemirim	568$383	6$818	633$115	1:119$655	1:567$930	—	3:895$901	133$269	4:0

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Incluidas bagagens e encommendas.
(c) Refere-se só a animaes.
(d) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

DIAS

Quadro n. 23

PEZA DE CUSTEIO			PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	PESO MORTO			PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE				NUMERO DE ORDEM
	Por veiculo-kilometro	Por eixo-kilometro		Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, encommendas e animaes		Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	
O												
2$301	$575	—	4.787.915	(b) 3.448.219	(c) 180.940	—	—	$031	$096	—	1
$583	$146	10.527.133	5.984.323	8.415.348	2.167.622	27.094.426	$054	$031	$0 6	$111	2
$221	$110	4.309.518	949.540	3.299.071	4.485.804	14.043.933	$038	$028	$081	$109	3
1$765	$540	483.490	679.450	728.088	651.937	2.542.995	$136	$122	$331	$5 5	4
$137	$042	3.508.497	4.566.349	10.812.528	2.817.170	21.704.544	$018	$019	$086	$096	5
$148	$039	6.614.502	13.131.452	16.211.253	8.220.823	44.181.420	$019	$040	$075	$094	6
$150	$041	21.177.385	24.568.654	27.983.693	8.530.625	82.260.357	$015	$020	$039	$045	7
$160	$047	12.557.210	35.110.687	22.477.142	11.451.778	81.496.817	$017	$023	$063	$076	8
$159	$047	7.486.318	12.452.717	12.444.232	5.719.462	38.102.739	$016	$020	$055	$067	9
$171	$047	6.766.333	14.674.729	11.958.130	6.055.991	39.455.183	$018	$026	$063	$079	10
$267	$076	1.005.975	954.291	1.078.351	567.673	3.606.290	$025	$039	$055	$071	11
$498	$210	266.535	211.874	537.958	60.900	1.077.267	$111	$112	$348	$405	12
$241	$074	1.120.145	1.980.082	2.081.29.	1.533.631	6.715.151	$028	$022	$097	$140	13
$254	$063	17.586.118	18.820.577	35.606.385	21.702.002	93.715.082	$026	$023	$077	$118	14
$331	$146	4.769.923	3.118.856	6.620.304	3.187.069	17.696.152	$048	$052	$118	$150	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
$907	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
$491	$108	32.568.147	18.958.452	16.562.014	31.763.958	99.852.571	$034	$025	$031	$067	18
$385	$096	27.304.421	14.132.583	18.152 851	22.636.871	82.226.726	$042	$054	$065	$106	19
1$149	$287	1.829.558	1.346.958	1.226.769	1.530.505	5.933.790	$083	$116	$118	$211	20
2$537	$639	348.877	222.091	220.461	190.120	981.549	$172	$089	$207	$390	21
$233	$069	44.875.920	16 983.119	90.662.565	5.743.478	158.265.082	$018	$022	$052	$061	22
$427	$191	918.583	1.229.494	1.256.317	823.049	4.327.443	$072	$029	$224	$335	23
$203	$061	148.800.830	71.659.452	179.028.831	54.225.060	453.714.173	$016	$018	$038	$044	24
1$122	$280	125.262	280.830	624.648	188.316	1.219.056	$108	$165	$881	$936	25
$571	$142	152.330	498.542	231.789	196.749	1.079.410	$060	$066	$216	$309	26
UNIÃO											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
$729	$182	438.425	269.268	599.136	4.680	1.311.509	$084	$045	$226	$223	28
$174	$048	15.332.685	23.831.837	28.631.562	9.658.085	77.454.169	$018	$023	$067	$077	29
$714	$178	7.171.608	6.987.259	7.860.477	2.496.987	24.516.331	$057	$087	$110	$148	30
2$337	$659	44.746	276.740	378.545	85.389	785.420	$225	$129	$209	$238	31
$614	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
$783	$196	369.839	950.947	1.906.529	766.197	3.993.512	$084	$105	$656	$831	33
1$356	$339	344.653	453.610	241.229	501.703	1.541.195	$120	$181	$151	$406	34
$333	$083	7.163.679	3.879.121	15.273.355	3.271.895	29.588.050	$031	$025	$102	$114	35
$407	$101	2.323.833	1.736.523	2.643.493	1.189.894	7.893.743	$046	$058	$154	$193	36

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		DESPEZA POR KILOMETRO TRAFEGADO								
			Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Despezas accessorias	Total g
37	Leopoldina Railway	Central de Macahé. . . .	539$026	5$328	350$764	572$812	988$441	63$026	2:549$400	—	2:549
38		Norte	573$491	—	14:686$771	9:679$283	3:912$823	—	28:852$368	—	28:852
39		Sul do Espirito Santo . .	636$038	52$305	800$681	1:312$185	1:693$467	—	4:494$676	37$554	4:532
40		Caravellas e ramal . . .	444$173	48$079	606$238	648$017	1:394$383	—	3:141$220	—	3:141
41	Corcovado		2:003$565	—	9:405$212	1:732$096	3:418$682	—	16:559$555	—	16:559
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	1:442$187	—	1:442
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	1:720$937	—	1:720
44	Santos a Jundiahy		3:885$881	2:327$551	35:513$346	62:931$944	39:390$959	—	144:049$681	3:609$953	147:659
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	263$324	—	576$628	1:537$834	1:209$798	—	3:587$584	275$936	3:863
46		Tatuhy a Itararé	252$308	—	538$647	1:742$163	1:178$893	—	3:722$011	271$026	3:993
47	Baurú a Itapura		330$225	52$151	446$762	853$315	1:304$604	—	2:988$057	2$921	2:990
48	Rio Claro.		381$718	267$592	1:676$540	3:747$482	2:142$564	—	8:215$896	112$801	8:32
49	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	228$653	386$700	1:511$516	3:439$607	2:240$925	—	7:807$401	—	7:807
50		Jaguára a Araguary . .	200$874	177$576	677$440	1:738$440	1:663$048	—	4:457$384	—	4:457
51	Quarahim a Itaquy.		242$252	41$498	368$818	1:005$885	700$522	—	2:361$925	—	2:361
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay . . .	256$391	12$780	779$929	1:267$618	1:705$464	—	4:022$212	161$058	4:183
53		Linha de S. Francisco. .	315$218	—	480$032	637$667	1:314$522	—	2:778$339	58$837	2:837

(a) Peso morto dos vagões kilometro em serviço de mercadorias, bagagens e encommendas e animaes.
(b) Refere-se a mercadorias, bagagens e encommendas.

ESPEZA DE CUSTEIO			PESO UTIL TOTAL TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	PESO MORTO			PESO BRUTO TRANSPORTADO A UM KILOMETRO	CUSTO EM RÉIS DO TRANSPORTE				NUMERO DE ORDEM
Por eixo-kilometro	Por vehiculo-kilometro	Por eixo-kilometro		Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões kilometro em serviço de bagagens, encommendas e animaes		Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	
$089	2$200	$550	160.031	719.814	148.482	117.895	1.146.222	$092	$151	$305	$431	37
$059	$153	$039	—	—	—	—	—	—	$021	$051	$075	38
$823	$938	$234	—	—	—	—	—	—	$071	$188	$217	39
$744	1$135	$283	—	—	—	—	—	—	$062	$332	$401	40
$780	3$780	1$890	13.624	75.690	—	—	89.314	$600	$331	—	—	41
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
$887	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
$813	$296	$100	234.038.563	270.915.373	(a) 502.459.683	—	1.007.413.619	$019	$033	(b) $072	$072	44
$170	$229	$057	11.055.027	7.214.148	13.235.636	4.734.438	36.239.249	$021	$010	$053	$063	45
$646	$302	$075	19.987.492	9.770.835	9.652.598	7.369.660	46.780.615	$020	$023	$027	$037	46
$566	$860	$233	7.651.861	4.308.408	7.230.667	2.574.871	21.765 817	$059	$042	$111	$142	47
$596	$107	$019	112.079.106	92.507.928	292.645.140	71.863.840	669.096.014	$010	$014	$052	$055	48
$304	$335	$087	21.004.172	9.793.587	10.449.858	7.833.616	58.081.233	$036	$021	$076	$087	49
$394	$432	$108	12.039.183	4.697.573	10.251.670	4.461.810	31.450.236	$039	$031	$074	$090	50
$504	$503	$164	4.011.565	1.836.525	3.504.075	1.218.518	10.600.383	$039	$059	$067	$088	51
$018	$284	$071	29.445.515	33.636.790	98.383.942	5.944.842	137.970.574	$026	$043	$104	$108	52
578	$696	$191	1.207.668	2 090.708	1.752.099	18.942	5.069.417	$052	$071	$125	$125	53

Quadro n. 24

RESULTADOS DO TRAFEGO

Designação das estradas	Receita: Do trafego	Receita: Accessoria	Receita: Total	Despeza: Do custeio	Despeza: Accessoria	Despeza: Total	Relação por cento: Da despeza do custeio para a receita do trafego	Relação por cento: Da despeza total para a
I — DA UNIÃO								
Madeira — Mamoré	4.656:169$012	—	4.656:169$012	a) 1.755:581$373	268:808$450	2.024:398$823	a) 37,70	43,
Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	2.011:897$810	—	2.011:897$810	1.467:593$670	296:684$500	1.764:281$170	72,94	87,
Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	642:528$150	4:621$420	647:149$570	533:245$330	107:873$230	641:118$560	82,99	99,
Central do Rio Grande do Norte	129:748$800	—	129:748$800	346:528$700	6:487$440	353:016$149	267,07	272,
Great-Western — Natal a Itamatahy	412:686$930	219$710	412:906$640	370:375$530	17:356$030	387:732$560	89,75	93,
Great-Western — Conde d'Eu	1.191:959$970	294$470	1.192:254$440	842:188$580	51:106$600	893:295$180	70,66	74,
Great-Western — Recife a S. Francisco	2.327:080$260	16:194$020	2.343:274$280	1.203:634$700	102:700$400	1.306:335$100	51,72	55,
Great-Western — Central de Pernambuco	2.128:431$280	14:574$630	2.143:005$910	1.309:465$110	93:340$010	1.402:805$120	61,52	65,
Great-Western — Sul de Pernambuco	665:619$620	1.105$870	666:725$490	621:140$600	29:210$730	650:351$330	93,32	97,
Great-Western — Central de Alagôas e ramal	992:123$810	197$920	992:321$730	692:789$730	40:663$780	733:453$510	69,83	73,
Great-Western — Ribeirão a Cortez	65:252$130	5$900	65:258$030	89:325$330	384$110	89:709$740	136,89	137,
Great-Western — Paulo Affonso	48:388$690	5$210	48:393$890	120:077$360	2:140$990	122:218$350	248,15	252,
Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	193:104$410	—	193:104$410	185:742$527	15:280$741	201:023$268	96,18	104,
Rêde Bahiana — S. Francisco	2.304:136$136	—	2.304:136$136	2.402:362$100	220.787$520	2.622:149$620	104,26	114,
Rêde Bahiana — Central da Bahia	852:450$481	51:277$080	903:727$561	861:525$177	91:868$436	953:393$613	101,06	105,
Central do Brazil	36.392.738$413	—	36.392:738$413	46.960:857$632	—	46.960:857$632	129,03	129,
Rio do Ouro	283:250$785	—	283:250$785	590:029$791	—	590:029$791	208,30	208,
Rêde Sul Mineira	4.811:356$310	—	4.811:356$310	3.356:138$249	460:000$000	3.816:138$249	69,75	79,
Oeste de Minas (b)	3.637:575$056	173:957$657	3.811:532$713	3.470:210$340	—	3.470:210$340	95,39	91,
Goyaz — Formiga a Goyaz	247:769$634	1:124$635	248:894$269	494:953$556	190$951	495:144$507	199,84	198,
Goyaz — Araguary a Catalão	92:389$880	—	92:389$880	169:653$264	26:501$103	196:154$367	183,62	212,
Paraná	6.295:487$666	—	6.295:487$666	2.876:719$145	2.550:000$000	5.426:719$145	45,68	86,
D. Thereza Christina	162:251$140	—	162:251$140	314:941$280	—	314:941$280	194,10	205,
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	12.932:888$456	—	12.932:888$456	7.207:841$045	921:908$480	8.129:749$525	55,73	62,
Itapura a Corumbá	31:666$770	—	31:666$770	131:741$770	61$420	131:803$190	416,02	416,
Guaxupé a Itiguassú (c)	61:577$506	—	61:577$506	65:719$473	—	65:719$473	106,72	106,
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO								
Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	125:173$169	7:683$600	132:856$769	110:549$221	12:000$000	122:549$221	88,31	92,
Recife a Limoeiro e ramal	2.278:896$110	18:299$310	2.297:195$420	1.435:792$580	13:335$080	1.449:127$660	63,00	63,
Victoria a Minas — Victoria á Itabira	1.361:327$955	—	1.361:327$955	1.397:571$016	—	1.397:571$016	102,66	102,
Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	88:318$500	119$610	88:438$110	177:371$332	12:000$000	189:371$332	200,83	214,
Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	2.935:337$302	681$080	2.936:018$982	1.840:693$650	—	1.840:693$650	62,78	62,
Leopoldina Railway — Sumidouro	100:745$336	—	100:745$336	338:512$205	12:000$000	350:512$205	336,00	347,
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	132:569$992	—	132:569$992	185:309$396	12:000$000	197:309$396	139,78	148,
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	1.162:278$349	—	1.162:278$349	926:695$448	—	926:695$448	79,73	79,
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	403:333$563	45$390	403:378$953	363:214$869	12:424$660	375:639$529	90,05	93,

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Inclusive a linha Fluvial.
(c) Faz parte da rêde Sul-Mineira e está a cargo da Mogyana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despeza do custeio para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
poldina Central de Macahé	67:440$388	—	67:440$388	108:859$420	—	108:859$420	161,42	161,42
dway Norte	2.179:683$296	—	2.179:683 296	1.412:785$060	—	1.412:785$060	64,81	64,81
Sul do Espirito Santo	650:981$796	—	650:981$796	718:105$420	6:000$000	724:105$420	110,31	111,23
Caravellas e ramal	332:012$008	—	332:012$008	239:734$840	—	239:734$840	71,20	71,20
ovado	82:642$700	—	82:642$700	63:588$695	—	63.588$695	76,94	76,94
nde à Bocaina	40:832$910	—	40:832$910	55 971$281	—	55:971$281	137,07	137,07
nal	46:305$000	—	46:305$000	48:186$240	—	48:186$240	104,06	104,06
s a Jundiahy	32 362:983$310	30:216$930	32.393:200$240	20.022:905$700	501:783$470	20.524:689$170	61,86	63,36
cabana Capão Bonito a Salto Grande	1.615:197$600	10:234$200	1.625:431$800	780:658$288	60:043$668	840:701$956	48,33	51,72
uana Tatuhy a Itararé	1.738:483$400	—	1.738:483$400	930:502$800	67:756$500	998:259$300	53,52	57,42
a Itapura	1.171:505$240	—	1.171.505$240	1.304:227$500	1:274$840	1.305.502$340	111,32	111,43
Claro	12.534:138$145	49:664$424	12.583:802$569	6.822:702$822	93:674$063	6.916:466 885	54,43	54,96
ana Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2.799:736$385	18:384$322	2.818:120$707	2.092:383$617	—	2.092 383$617	74,73	74,24
Jaguára a Araguary	1.313:096$018	43:658$577	1:356:754$595	1.252:525$036	—	1.252:525$036	95,38	92,31
him a Itaquy	401:766$049	—	401:766$049	414:517$877	—	414:517$877	103,17	103,17
ulo-Rio Itararé a Uruguay	3.161:758$297	—	3.161:758$ 297	3.552:140$837	142:235$132	3.694:375$969	112,35	116,85
nde Linha de S.Francisco	180:530$371	—	180:530 371	267:154$011	5:657$502	272:811$513	147,98	151,11

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICO

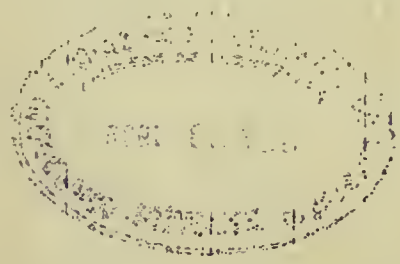
NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM		DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO E	
			1912	1911	1912	1911	1912	1911
								I — I
1	Madeira-Mamoré		354,281	292,231	4.676.169$012	2.121.454$520	(b) 1.755:581$373	—
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	423,628	423,628	2.011:897$810	1.775:754$338	1.467:593$370	1.279:577$03
3		Sobral	335,235	276,977	612.528$150	543:922$302	533:245$330	393:411$13
4	Great-Western	Natal a Itamataby	164,620	164,620	412.686$930	423:069$250	370:376$530	370:816$19
5		Conde d'Eu	185,209	180,067	1.191.959$970	1.089:195$180	842:188$580	819:631$30
6		Recife a S. Francisco	130,931	130,931	2.327.080$250	2.312:764$120	1.203:634$700	1.322:253$3
7		Central de Pernambuco	269,263	258,606	2.128.431$280	1.903:158$110	1.309:465$140	1.297:859$90
8		Sul de Pernambuco	193,908	193,908	665.619$620	689:547$510	621:140$300	715:675$3
9		Central de Alagôas e ramal	194,059	159,408	992:123$310	1.003:540$520	692:789$730	738:936$4
10		Ribeirão a Cortez	28,657	28,657	65:252$130	55:701$350	89:325$330	87:684$11
11		Paulo Affonso	115,136	115,136	48:388$680	52:081$210	120:077$360	113:170$0
12	Central do Rio Grande do Norte		100,944	100,944	129:748$300	166:235$300	346:523$709	275:840$4
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	136,828	103,870	193:104$410	160:252$440	185:742$527	217:608$0
14		S. Francisco	575,440	575,440	2.304:136$136	2:345:181$469	2.402:362$100	2.257:784$9
15		Central da Bahia	316,660	316,660	852:450$481	936:047$041	861:525$177	842:355$4
16	Central do Brazil		2.025,133	1.973,715	36.392:738$413	32.007:733$000	46.930:857$332	45.051:408$0
17	Rio do Ouro		127,978	127,978	283:250$785	—	590:029$791	—
18	Rêde Sul-Mineira		1.048,240	1.048,240	4.811:356$310	3 905:889$017	3.355:133$249	3.154:572$2
19	Oeste de Minas		(a) 1.306,716	1.186,000	3.637:575$056	2.615:637$120	3.470:210:340	2.427:760$9
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	173,848	150,562	247:769$634	159:782$206	494:953$556	377:957$0
21		Araguary a Catalão	52,338	52.338	92:389$880	24:122$000	160:653$264	42:653$9
22	Paraná		417,000	417,000	6.295:487$633	6.002:394$330	2.876:719$145	1.908:747$
23	D. Thereza Christina		118,096	118,096	162:251$140	186:348$376	314:941$280	293:318$
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		2.168,927	2.168,927	12.932:888$456	12.016:543$950	7.207:841$045	7.729:282$
25	Itapura a Corumbá		25,914	25,914	31:656$770	48:100$530	131:741$770	113:892$9
26	Guaxupé a Itiguassú		(c) 34,000	—	61:577$503	—	65:719$473	—
								II — CONCEDID
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	43,000	—	24:745$576	—	231:287$1
28	Caxias a Cajazeiras		78,000	78,000	125:173$169	120:202$599	110:519$221	115:984$3
29	Recife a Limoeiro e ramaes		260,466	260,466	2.278:896$110	2.124:013$130	1.435:792$580	1.237:030$
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	443,162	423,186	1.361:327$955	906:352$037	1.307:571$016	1.009:971$3
31		Curralinho á Diamantina	84,593	68,100	88 318$500	59.037$035	177:374$032	86:640$
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	381,425	381,425	2.935:337$902	2.371:574$813	1.840:606$650	1.781:24
33		Sumidouro	93,070	93,070	100.745$335	85:522$646	338:512$205	362:05$1
34		Prolongamento da Barão do Araruama	51,440	51,440	132:569$902	115.849$757	185:303$395	187:533$0
35		Carangola e ramaes	226,925	226,925	1.162:276$349	958:784$452	926:605$148	877:514$9
36		Santo Eduardo a Itapemirim	93,230	93,230	403.332$553	227:115$614	363:214$869	280:877$1
37		Central de Macahé	42,700	42.700	67:440$383	67:014$318	108:859$420	98:609$
38		Norte	48,936	48,936	2 179:683$296	1.842.229$.90	1.412:785$060	1.275:080$0

(a) Excluidos 208 kilometros da Viação Fluvial.
(b) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(c) Faz parte da Rêde Sul-Mineira e está a cargo da Mogyana.

RELATIVOS A DOIS ANNOS CONSECUTIVOS *Quadro n. 25*

SALDO		DEFICIT EM		NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO EM		NUMERO DE TONELADAS-KILOMETRO DE MERCADORIAS		NUMERO DE TRENS POR DIA EM RELAÇÃO A' EXTENSÃO MÉDIA		NUMERO DE ORDEM
1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	
UNIÃO										
2 900:587$639	—	—	—	2.059.531	—	2.511.091	—	1,4	—	1
544:301$140	496:177$329	—	—	13.043.852	14.632.686	9.016.657	8.294.130	2,4	2,1	2
109:282$820	147:481$464	—	—	3.144.693	2.950.521	2.328.326	2.106.428	1,2	1,1	3
42:310$400	52:253$060	—	—	2.646.636	2.791.426	3.198.818	3.492.499	2,4	2,6	4
349:771$390	269:565$380	—	—	6.586.343	5.963.021	5.934.055	6.259.265	4,7	4,5	5
1.123:445$560	900:510$780	—	—	15.161.456	14.078.359	19.759.176	17.683.849	7,2	7,3	6
818:966$170	605:899$110	—	—	20.128.985	16.825 932	10.570.132	10.700.518	5,2	5,0	7
44:479$020	—	—	26:128$110	7.985.442	7.645.834	6.692.420	7.108.303	3,5	3,6	8
299:334$080	234:574$360	—	—	7.853.043	6.731.276	5.991.123	6.685.848	4,4	5,4	9
—	—	24:073$200	31:982$780	531.095	366.735	960.409	518.197	3,1	3,2	10
—	—	71:688$680	61:088$840	144.650	125.983	253.804	266.912	0,4	0,4	11
—	—	216.779$909	109:575$112	941.994	1.038.143	398.434	1.149.536	0,8	—	12
7:361$883	—	—	57:335$615	2.348.882	1.784.418	733.207	407.970	1,2	1,3	13
—	87:396$536	93:225$964	—	22.194.093	15.935.882	14.838.682	15.261.182	2,8	2,6	14
—	93:681$572	9:074$696	—	3.569.179	2.876.865	4.351.589	3.778.668	1,5	1,4	15
—	—	10.568:119$219	13.043:675$000	—	683.810 681	305.257.957	384.909.898	—	17,6	16
—	—	306:779$006	—	—	—	—	—	3,3	—	17
1.455:218$061	841:316$810	—	—	24.732.636	18.635.627	20.694.372	25.824.241	3,7	3,5	18
167:361$716	187:866$215	—	—	12.202.273	8.613.610	22.047.991	14.592.242	2,7	2,3	19
—	—	247:183$922	218:205$193	1.047.950	949 917	1.454.554	669.990	1,2	1,0	20
—	—	77:263$384	18:531$969	536.262	125.260	295.293	66.262	0,7	0,8	21
3.418:768$521	4.003:646$338	—	—	19.931.479	13.868.791	42.774.310	34.820.787	6,7	5,7	22
—	—	152:690$140	111:939$652	1.293.748	1.127.885	790.090	679.676	1,8	1,9	23
5.725:047$111	4.287:261$858	—	—	65.726.733	55.038.020	134.058.365	105.351.815	4,6	4,8	24
—	—	100:075$000	65:792$390	145.428	138.421	103.109	138.421	1,8	2,8	25
—	—	4:141$967	—	445.124	—	112.849	—	2,1	—	26
PELA UNIÃO										
—	—	—	236:541$877	—	61.539	—	13.494	—	0,5	27
14:623$948	4:218$233	—	—	427.249	376.512	398.978	436.451	1,2	1,1	28
843:103$530	856:952$800	—	—	14.047.984	11.925.401	13.824.321	13.413.222	4,6	4,5	29
—	—	36:243$061	103:619$558	4.350.840	3.300.042	6.731.471	3.454.182	2,1	1,7	30
—	—	89:052$822	27:603$762	404.409	284.112	521.025	584.947	1,0	1,2	31
1.094:641$252	610:363$253	—	—	11.874.947	9.546.181	20.819.216	21.076.222	3,7	3,5	32
—	—	237:766$869	273:541$454	653 856	609.294	298.559	229.606	2,0	2,0	33
—	—	52:739$104	71:683$247	209.135	221.977	283.684	251.107	2,0	2,0	34
235.582$901	81:269$503	—	—	4.314.080	3.046.151	6.935.691	5.659.720	4,1	3,8	35
40:113$694	—	—	53:761$546	2.224.958	1.316.931	2.080.140	1.137.242	4,3	4,1	36
—	—	41:419$032	31:595$126	205.570	155.871	140.925	134.522	0,9	0,9	37
766:808$236	567:149$090	—	—	12.578.249	—	6.109.082	—	38,3	35,4	38

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		EXTENSÃO EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO		RECEITA TOTAL DO TRAFEGO EM		DESPEZA TOTAL DO CUSTEIO EM	
			1912	1911	1912	1911	1912	1911
39	Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo	159,768	159,768	650:981$796	518:882$151	718:105$120	627:156$160
40		Caravollas e ramal	83,582	71,182	332:012$008	293:642$147	239:734$840	214:098$640
41	Corcovado		3,840	3,840	82:612$700	75:369$000	63:588$695	64:063$950
42	Rezende á Bocaina		38,810	38,810	40:832$910	38:860$160	55:971$281	58:818$630
43	Bananal		28,000	28,000	46:305$000	29:904$200	48:186$240	48:517$000
44	Santos a Jundiahy		139,466	139,466	32.362:982$310	29.393:694$140	20.022:905$700	19.615:479$210
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,600	217,600	1 615:197$600	1.323:111$950	780:658$288	776:156$002
46		Tatuhy a Itararé	250,047	250,047	1.738:483$400	1.197:810$280	930:502$800	842:352$397
47	Baurú a Itapura		436,480	436,480	1.171:505$240	867:907$200	1.304:227$500	1.145:893$660
48	Rio Claro		830,438	830,438	12.534:138$145	10.792:357$278	6.822:792$822	5.569.646$864
49	Mogyana	Riboirão Preto a Jaguára e ramal	268,000	268,000	2.799:736$385	2.299:997$745	2.092:383$617	1.858:510$310
50		Jaguára a Araguary	281,000	281,000	1.313:096$018	1.081:085$030	1.252:525$036	1.139:320$884
51	Quarahim a Itaquy		175,597	175,597	401:766$049	420.278$561	414:517$877	416:938$608
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	883,131	883,131	3.161:758$297	2.558:579$509	3.552.140$837	2.601:884$318
53		Linha de S. Francisco	96,156	96,156	180:530$371	200:117$484	267:154$011	253:197$529



SALDO EM		DEFICIT EM		NUMERO DE PASSAGEIROS-KILOMETRO EM		NUMERO DE TONELADAS-KILOMETRO DE MERCADORIAS EM		NUMERO DE TRENS POR DIA EM RELAÇÃO Á EXTENSÃO MÉDIA		NUMERO DE ORDEM
1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	
—	—	67:123$624	108:274$009	3.049.432	2.320.621	2.147.378	1.320.178	2,5	1,7	39
92:277$168	79:543$507	—	—	631.184	505.108	482.538	641.297	1,8	1,8	40
19:054$005	11:305$050	—	—	194.637	190.606	—	—	12,0	11,5	41
—	—	15:138$371	19:958$470	—	—	—	—	—	—	42
—	—	1:831$240	18.612$800	—	—	—	—	1,0	1,4	43
12.340:077$610	11.783:214$930	—	—	111.999.086	85.692.599	223.087.617	187.310.381	57,9	49,9	44
834:539$312	546:955$948	—	—	14.473.630	10.271.209	9.195.066	8.093.800	4,5	4,4	45
807:980$600	355:457$883	—	—	9.313.300	7.143.940	17.614.885	10.309.594	6,2	5,5	46
—	—	132:722$260	277:991$460	6.692.821	5.033.199	6.876.684	6.692.821	1,7	1,9	47
5.711:345$323	5.222:710$414	—	—	64.997.981	46.154.916	97.581.265	82.552.633	8,6	7,1	48
707:352$768	441:487$435	—	—	17.365.697	14.134.202	17.898.216	14.721.891	9,2	8,4	49
60:570$982	—	—	58:235$854	6.770.047	5.852.787	10.990.120	8.735.379	5,1	5,0	50
—	3:339$053	12:751$823	—	1.085.368	1.009.795	3.514.362	3.764.564	1,3	1,7	51
—	—	390:382$540	43:304$809	14.937.579	11.425.481	26.722.334	19.910.173	2,7	1,8	52
—	—	86:623$640	53:080$045	1.883.011	1.400.961	1.060.109	1.048.553	2,1	2,0	53

ESTATISTICA ECONOMICA E FINANCEIRA
MINISTERIO DA FAZENDA
SET 23 1936
BIBLIOTECA

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS

Numero de ordem	Designação das estradas	Por kilometro trafegado							
		Receita do trafego		Despeza do custeio		Saldo		Deficit	
		1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
	I — DA								
1	Madeira-Mamoré	14:781$488	7:258$270	(a) 5:573$274	—	9:208$214	—	—	—
2	Rêde Ceará Piauhy — Baturité	4:749$208	4:191$777	3:464$352	3:020$520	1:284$856	1:171$257	—	—
3	Rêde Ceará Piauhy — Sobral	2:093$764	1:946$819	1:757$674	1:431$314	356$090	515$505	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte	1:284$641	1:647$101	3:496$980	2:732$608	—	—	2:212$339	1:085$504
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	2:506$906	2:569$974	2:249$888	2:352$069	257$018	217$905	—	—
6	Great-Western — Conde d'Eu	6:605$303	6:051$093	4:637$028	4:785$934	1:968$275	1:265$159	—	—
7	Great-Western — Central de Pernambuco	8:020$254	7:684$435	4:934$264	5:237$979	3:085$990	2:446$456	—	—
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	3:432$657	3:556$055	3:203$275	3:690$800	229$382	—	—	134$745
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	5:907$116	6:686$840	4:124$877	5:123$813	1:782$239	1:563$027	—	—
10	Great-Western — Riheirão a Cortez	2:277$005	1:943$726	3:117$051	3:059$780	—	—	1:116$054	840$046
11	Great-Western — Paulo Affonso	420$274	452$345	1:042 917	982$925	—	—	622$643	530$580
12	Great-Western — Recife a S. Francisco	17:769$261	17:650$915	9:190$787	10:006$543	8:578$474	7:563$402	—	—
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	1:658$972	1.542$817	1:595$726	2:095$003	63$246	—	—	552$186
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	4.004$407	4:077$583	4:175$116	3:968$625	—	108$978	170$709	—
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia e ramaes	2.692$005	2:789$008	2:720$663	2:931$721	—	157$287	28$658	—
16	Central do Brazil	17:971$722	16:222$875	23.190$546	22:833$932	—	—	5.218$824	6:611$087
17	Rio do Ouro	2:212$883	—	4:609$607	—	—	—	2:396$714	—
18	Rêde Sul-Mineira	4:583$105	3:956$325	3:201$688	3:123$338	1:382$717	832$987	—	—
19	Oeste de Minas	2:593$170	1:987$558	2.473$858	1:844$803	119$312	142$755	—	—
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	1:583$930	1:275$257	3:164$037	3:025$886	—	—	1:580$147	1.759$629
21	Goyaz — Araguary a Catalão	1:748$205	455$132	3:201$001	804$791	—	—	1:457$799	349$659
22	Paraná	15:097$093	14:394$232	6:898$607	4:792$159	8:198$486	9:601$073	—	—
23	D. Thereza Christina	1:373$891	1:577$912	2:666$824	2:526$066	—	—	1:292$933	948$124
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	5:982$805	5:541$893	3:323$223	3:561$657	2:639$577	1:977$236	—	—
25	Itapura a Corumbá	1:222 652	1:924$022	5:086$554	4:555$718	—	—	3:863$902	2:631$696
26	Guaxupé a Itiguassú (b)	2:465$100	—	2:628$778	—	—	—	163$678	—
	II — CONCEDIDAS								
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras	1:604$784	1:473$206	1:417$297	1:486$979	187$487	—	—	13$683
29	Recife a Limoeiro e ramal	8.749$303	8:120$744	5.512$399	4.844$354	3:236$904	3:276$390	—	—
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	3:216$026	2:376$586	3:301$647	2:599$468	—	—	85$621	222$382
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	1:231$520	1:499$734	2:473$280	2:200$960	—	—	1:241$760	701$226
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	7:697$714	6:217$670	4:825$841	4:617$151	2:869$873	1.600$219	—	—
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	1:082$468	918$907	3:637$178	3:890$234	—	—	2:554$710	2:971$327
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	2:577$177	2:252$134	3:602$428	3.645$665	—	—	1:025$261	1:393$531
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	5:121$861	4:299$481	4:083 708	3:935$044	1:038$153	364$437	—	—
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	4:326$221	2:436$078	3:895$901	3:012$733	430$320	—	—	576$655
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	1:579$400	1:564$421	2:549$400	2:309$354	—	—	970$000	739$933
38	Leopoldina Railway — Norte	44:514$219	37:622$517	23:852$368	26:040$109	15:661$851	11:582$508	—	—

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

E DOIS ANNOS CONSECUTIVOS *Quadro n. 26*

LAÇÃO POR ENTO DA DESPEZA DE CUSTEIO ARA A RECEITA O TRAFEGO		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO EM RÉIS POR KILOMETRO						DESPEZA DO CUSTEIO EM RÉIS POR KILOMETRO						CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO DE				NUMERO DE ORDEM
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Trem em		Vehiculo em		Eixo em		Trem em		Vehiculo em		Eixo em		Um passageiro em		Uma tonelada mercadoria em		
1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	
NIÃO																						
) 37,70	—	209	—	1.589	—	27.117	—	6.103	—	1.525	—	10.224	—	2.301	—	575	—	031	—	096	—	1
72,94	72,06	036	033	139	128	5.312	5.322	799	704	199	176	3.875	3.835	582	507	146	126	031	020	096	102	2
82,99	73,52	038	035	161	155	4.457	4.868	266	273	072	136	3.699	3.548	221	199	110	100	028	036	081	111	3
2 7,07	165,90	047	043	152	085	4.234	4.768	330	783	082	195	11.308	7.911	1.765	1.299	540	324	122	037	331	151	4
89,75	87,65	053	050	070	067	2.716	2.698	153	15	076	047	2.464	2.365	137	137	042	068	019	021	086	080	5
70,66	75,25	043	042	129	114	3.802	3.631	210	209	056	104	2.687	2 735	148	157	039	079	040	041	075	073	6
68,16	61,52	035	035	117	107	4.189	4.180	260	253	077	127	2.577	2.849	160	173	047	086	023	027	063	061	7
93,32	103,79	022	021	062	065	2.639	2.700	171	169	051	085	2.509	2.803	159	176	047	088	020	030	055	055	8
69,83	76,63	032	031	109	106	3.645	3 388	245	222	068	111	2.546	2.596	171	171	047	085	026	027	063	071	9
157,42	136,89	034	032	045	078	1.942	1.670	195	164	055	082	2.658	2 629	267	258	076	129	039	055	055	117	10
248,15	217.30	040	050	137	137	2.524	2.654	200	211	088	106	6 262	5.766	498	458	219	229	112	122	348	324	11
51,72	57,17	033	032	084	096	6.676	6.650	290	296	081	148	3 453	3 802	150	169	041	061	020	022	039	049	12
96,18	135,79	037	045	088	131	3.659	2.932	250	245	077	122	3.519	3.981	241	333	120	074	022	030	097	261	13
104,26	96,27	029	031	087	097	3.786	4.171	243	251	031	125	3.948	4.061	254	245	033	122	023	032	077	100	14
131,06	94,36	052	063	128	166	4.862	5.482	328	413	145	185	4.914	5.881	331	308	146	164	052	072	118	122	15
129,02	140,75	—	018	055	037	—	2.518	—	192	—	—	—	3.545	—	271	—	—	—	—	—	—	16
208,30	—	—	—	—	—	1.828	—	435	—	—	—	3.809	—	907	—	—	—	—	—	—	—	17
78,94	69,75	050	054	122	082	3.369	3.006	574	541	155	138	2.350	2.546	401	426	108	109	025	036	031	032	18
95,39	92,72	058	065	102	110	2.880	2.712	404	361	101	090	2.753	2.432	385	335	096	084	054	043	035	094	19
199,84	236,56	045	037	106	134	3.730	3.334	575	558	143	139	7.452	7.877	1.149	1.321	287	330	116	119	118	217	20
183,62	176,82	050	065	184	199	6.279	3.857	1 392	1.602	348	400	11.530	6.820	2.557	2.833	639	708	089	105	207	210	21
45,68	33,29	044	052	115	13	6.090	6.892	510	506	152	234	2.783	2.295	233	168	069	078	02	020	052	047	22
194,10	160,08	041	046	082	138	1.986	2.233	220	316	098	079	3.856	3.583	427	506	191	118	029	036	224	234	23
55,73	64,32	052	053	058	070	3.523	3.161	370	348	110	10	1.963	2.033	206	224	051	066	018	019	038	052	24
416,02	422,00	046	054	176	078	1.894	1.862	269	419	067	148	7.882	4.409	1.122	993	280	248	165	202	881	159	25
106,72	—	052	—	142	—	3.059	—	535	—	134	—	3.265	—	571	—	142	—	06	—	216	—	26
LA UNIÃO																						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
88,31	86,49	051	059	196	173	3.509	3.743	825	856	206	214	3.094	3.778	729	864	182	216	045	05	226	215	28
63,00	59,65	039	037	108	104	5.163	4.908	276	282	077	141	3.253	2.928	174	168	048	084	023	024	067	061	29
92,66	111,42	058	054	114	194	4.197	3.782	696	719	174	17	4.309	4.315	744	817	178	200	087	089	110	153	30
200,83	146,73	063	067	106	062	3.175	3.431	1.314	323	328	081	6.809	5.036	2.637	474	659	118	129	083	238	076	31
62,70	74,26	049	051	097	078	5.572	4.597	979	—	—	—	3.494	3.414	614	—	—	—	—	—	—	—	32
336,00	423,33	059	064	173	176	1.410	1.245	233	233	058	058	4.972	5.271	783	988	19	247	105	129	656	905	33
39,78	161,88	057	058	169	154	3.477	3.030	970	893	242	224	4.861	4.915	1.356	1.444	339	363	181	256	151	179	34
79,73	91,52	059	062	110	107	3.400	3.056	418	405	104	101	2.711	2.747	333	371	083	093	025	036	102	113	35
90,05	123,67	060	064	109	123	2.738	1.626	453	280	113	069	2.462	2.011	407	345	101	086	058	050	154	162	36
161,42	147,14	057	056	233	262	3.977	4.533	1.234	—	349	—	7.089	6.674	2.200	—	550	—	151	—	305	—	37
64,81	69,21	025	—	142	—	3.177	2.912	237	—	059	—	2.059	2.015	153	—	039	—	021	—	051	—	38

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		POR KILOMETRO TRAFEGADO							
			Receita do trafego		Despeza do custeio		Saldo		Deficit	
			1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
39	Leopoldina Railway	Sul do Espirito Santo . . .	4:074$544	3:213$013	4:532$230	3:919$726	—	—	457$686	676$71[illegible]
40		Caravellas e ramal	4:350$319	4:135$304	3:141$220	3:015$473	1:209$099	1:120$331	—	—
41	Corcovado		21:521$536	19:709$466	16:559$555	16:753$125	4:961$981	2:956$341	—	—
42	Rezende á Bocaina.		1:052 123	1:001$292	1:442$187	1:515$553	—	—	390$064	514$26[illegible]
43	Bananal		1.653$750	1:068$007	1:720$937	1:732$750	—	—	67$187	664$74[illegible]
44	Santos a Jundiahy		232:827$220	211:501$300	144:049$631	126:730$066	88:777$539	84:771$224	—	—
45	Sorocabana o Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	7:422$783	6:030$813	3:587$584	3:567$090	3:835$199	2 513$723	—	—
46		Tatuhy a Itararé.	6:953$923	4:791$106	3:722$011	3:369 318	3:231 922	1:421$791	—	—
47	Baurú a Itapura		2:683$983	1:936$057	2:983$057	2:622$193	—	—	304$074	636$13[illegible]
48	Rio Claro.		15:093$405	12:995$931	8:215$896	6:706$878	6:877$509	6:289$103	—	—
49	Mogyana . . .	Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal	10:446$777	8:582$081	7:807$401	6:934$739	2:639$376	1:647$342	—	—
50		Jaguára a Araguary . . .	4 672$039	3:847$277	4:457$349	4:054$522	215$590	—	—	207$245
51	Quarahim a Itaquy.		2 289$265	2.394$749	2:361 925	2:375$362	—	19$387	72$660	—
52	S. Paulo-Rio Grande . . .	Itararé a Uruguay.	3:530$169	2:897$168	4:022$212	2:946$204	—	—	442$043	49$036
53		Linha de S. Francisco . . .	1:877 473	2:081$175	2:778$339	2.633$195	—	—	900$866	552$020

LAÇÃO POR NTO DA DES- ZA DE CUSTEIO RA A RECEITA TRAFEGO		PRODUCTOS MÉDIOS EM RÉIS POR KILOMETRO				RECEITA DO TRAFEGO EM RÉIS POR KILOMETRO						DESPEZA DO CUSTEIO EM RÉIS POR KILOMETRO						CUSTO TOTAL EM RÉIS DO TRANSPORTE POR KILOMETRO DE				NUMERO DE ORDEM
		De um passageiro		De uma tonelada de mercadoria		Trem em		Vehiculo em		Eixo em		Trem em		Vehiculo em		Eixo em		Um passageiro em		Uma tonelada mercadoria em		
912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1.11	
110,31	120,86	065	064	179	233	4 372	3.301	851	808	212	232	4.823	3.990	938	976	234	488	071	087	183	272	39
71,20	72,91	077	085	558	541	6.570	5.902	1.572	1.579	393	789	4.744	4.303	1.135	1.151	283	575	062	083	332	304	40
76,94	85,00	425	390	—	—	4.913	4 671	4.913	4.671	2.456	2.335	3.780	3 971	3.780	3.971	1.890	1.985	331	336	—	—	41
137,07	151,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
104,06	162,24	—	—	—	—	2.774	2.053	—	—	—	—	2.887	3.332	—	—	—	—	—	—	—	—	43
61,86	59,91	036	037	116	130	11 012	11.572	479	524	162	190	6.813	6.933	296	314	100	114	033	039	072	076	44
48,33	58,66	037	038	094	091	4.490	3.718	474	433	118	108	2.170	2.181	229	254	057	063	010	018	053	054	45
53,52	70,32	041	040	058	064	3.075	2.353	564	423	141	105	1.646	1.655	302	297	075	074	023	019	027	053	46
111,32	132,03	043	042	113	091	4.101	2 226	772	503	209	125	4.566	3.677	860	665	233	163	042	057	111	114	47
54,43	51,61	039	039	090	098	4.768	5.043	196	198	091	099	2.596	2.602	107	102	049	051	014	014	052	057	48
74,73	80,80	045	042	095	100	3.083	2.775	449	414	112	103	2.304	2.242	335	335	087	087	021	025	076	079	49
95,38	105,38	043	038	080	036	2.510	2.056	453	370	113	092	2.394	2.177	432	390	108	097	031	033	074	088	50
103,17	99,20	079	079	065	063	4.365	3.816	488	481	159	112	4 504	3.780	503	476	164	112	059	056	037	036	51
112,35	101,69	042	048	063	079	3 603	4.192	253	313	063	078	4.048	4.263	284	318	071	159	043	048	104	099	52
147,98	123,52	046	053	069	099	2.418	2.970	471	480	129	240	3.578	3.531	696	608	191	304	071	060	125	135	53

SUBSTITUIÇÃO DO MATERIAL D

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		TRILHOS				ACCESSORIOS DE TRILHOS							
			Aço		Ferro		Chapas de junção		Parafusos		Grampos		Tire-fonds	Material miudo
			Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade		
				Metros										
														I — D
1	Madeira-Mamoré		—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Rêde Ceará-Piauby	Baturité	20	568	—	—	20	119	8	11.965	5	112.741	—	64
3		Sobral	25	4.005	—	—	5	1.202	5	4.539	5	9.289	—	—
4	Central do Rio Grande do Norte		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	—	16	—	—	—	30	—	4.405	—	59.520	—	41
6		Conde d'Eu	—	130	—	—	—	14	—	5.316	—	28.448	—	1.07
7		Recife a S. Francisco	—	385	—	—	—	388	—	21.827	—	3.411	—	—
8		Central de Pernambuco	—	99	—	—	—	901	—	7.537	—	30.881	—	1.35
9		Sul de Pernambuco	—	171	—	—	—	186	—	5.123	—	19.075	—	—
10		Central de Alagôas e ramal	—	38	—	—	—	504	—	5.253	—	21.500	—	6
11		Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	723	—	4.107	—	10.543	—	—
12		Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	12	170	—	—	8	2.258	5	4.371	10	9.293	—	18
14		S. Francisco	12	226.780	5	34.056	8	47.167	5	102.849	10	16.608	—	—
15		Central da Bahia	—	—	22	48	17	1 643	9	13.490	10	17.556	—	
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Rio do Ouro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		—	68.000	—	—	—	28.519	—	105.230	—	332.838	1.558	7.49
19	Oeste de Minas		—	2.048	—	—	—	7.218	—	70.072	—	208.410	940	—
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	—	360	—	—	—	5	—	583	—	2.808	—	—
21		Araguary a Catalão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Paraná		—	78.293	—	—	—	2 299	—	40.235	—	150.792	—	—
23	D. Thereza Christina		—	855	—	—	15	1.830	15	7.486	15	32.106	3.131	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		25	11.922	—	—	20	10.658	10	168.765	10	195.651	146.650	43.84
25	Itapura a Corumbá		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
26	Guaxupé a Itiguassú *(a)*		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
														II — CONCEDIDA
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		16	45	—	—	—	—	16	42	16	1.723	—	—
29	Recife a Limoeiro e ramal		—	189	—	—	—	1.439	—	21.229	—	45.0 2	—	6.3
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	—	240	—	—	—	119	—	10.370	—	39.918	11.600	—
31		Curralinho á Diamantina	—	20	—	—	—	12	—	81	—	10.599	—	—
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	1.035	—	—	—	710	—	12.207	—	101.808	—	1
33		Sumidouro	—	1.398	—	—	—	1.073	—	5.877	—	11.990	—	—
34		Barão de Araruama (Prolongamento)	—	90	—	—	—	12	—	1.879	—	28.844	—	—
35		Caraogola e ramaes	—	703	—	—	—	71	—	7.471	—	71.366	—	—
36		Santo Eduardo a Itapemirim	—	57	—	—	—	1	—	17	—	8.631	—	—
37		Central de Macahé	—	163	—	—	—	236	—	2.858	—	22.340	—	—
38		Norte	—	36	—	—	—	52	—	3.600	—	6.800	—	—
39		Sul do Espirito Santo	—	112	—	—	—	254	—	33.302	—	1.286	—	
40		Caravellas e ramal	—	1.290	—	—	—	44	—	8.307	—	16.446	—	—

(a) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

PERMANENTE E DO TELEGRAPHO *Quadro n. 27*

AS	CORAÇÕES		DORMENTES				POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		
			Madeira		Aço								Telegraphicos		Telephonicos				
Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Pedra quebrada	Ordinario	NUMERO DE ORDEM
)																			
										Metros							M3	M3	
—	—	—	—	25.631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
9	3	10	10	35.138	—	—	—	—	20	2.500	15	130	—	3	—	—	—	48,002	2
—	—	—	10	16.757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.253	3
—	—	—	—	3.189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
2	—	2	—	27.820	—	—	—	5	—	—	—	62	—	—	—	—	—	2,597	5
2	—	—	—	17.070	—	—	—	32	—	—	—	233	—	—	—	—	—	1,924	6
—	—	—	—	15.155	—	—	—	24	—	—	—	187	—	—	—	—	—	3,173	7
—	—	—	—	19.636	—	—	—	22	—	—	—	63	—	—	—	—	—	7,417	8
—	—	—	—	28.091	—	—	—	62	—	—	—	475	—	—	—	—	—	5,392	9
—	—	1	—	12.040	—	—	—	60	—	—	—	400	—	—	—	—	—	1,755	10
—	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	3.017	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	6,073	12
—	—	—	6	1.655	—	—	—	28	—	—	—	110	—	—	—	—	—	4,560	13
28	15	28	4	149.349	—	—	10	11	10	12.615	4	385	—	—	—	—	—	40,109	14
—	—	—	—	35.974	—	—	—	—	—	k 17,5	—	50	—	—	—	—	—	344,522	15
—	—	186	—	224.140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
32	—	16	—	240.719	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,391	402,846	18
—	—	—	—	105.975	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,344	108,840	19
—	—	—	—	24 806	—	—	—	55	—	—	—	37	—	8	—	—	—	35,016	20
—	—	—	—	9.808	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,060	21
4	—	4	—	44 .069	—	—	—	222	—	k 202	—	297	—	—	—	—	58	32,202	22
—	—	—	8	19.257	—	—	5	89	—	—	5	65	—	—	—	—	—	9,490	23
6	10	3	12	74.197	25	8.049	10	207	20	1.800	15	640	—	—	—	—	1,466	123,471	24
—	—	—	—	4.000	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,096	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
. UNIÃO																			
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	12	4.552	—	—	12	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
3	—	4	—	46 060	—	—	—	17	—	—	—	203	—	—	—	—	—	5,131	29
2	—	2	5	46.667	—	—	—	1.839	—	—	—	418	—	—	—	—	2,703	75,523	30
—	—	—	—	2.572	—	—	—	21	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	31
4	—	2	—	52.437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	61.893	32
—	—	—	—	10.289	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	34
—	—	—	—	30.881	—	—	—	—	—	k 14,0	—	6	—	2	—	—	50	25,512	35
—	—	—	—	4.977	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	6.882	—	—	—	—	—	k 3,0	—	2	—	2	—	—	—	—	37
1	—	1	—	9.232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	157	38
—	—	—	—	18.290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,614	37,646	39
—	—	—	—	7.427	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		TRILHOS				ACCESSORIOS DE TRILHOS						
			Aço		Ferro		Chapas de junção		Parafusos		Grampos		Tire-fonds
			Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	
				Metros		Metros							
41	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		20	15.933	—	—	—	11.250	16	38.645	20	—	—
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	—	240	—	—	—	390	—	36.247	—	80.559	—
46		Tatuhy a Itararé	23	43.105	—	—	23	8.448	—	63.540	—	135.260	—
47	Baurú a Itapura		—	1.850	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rio Claro		—	92.178	—	—	—	19 806	—	69.696	—	285.999	—
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	2.766	—	—	—	7.260	—	32.705	—	108.693	—
50		Jaguára a Araguary	—	198	—	—	—	665	—	14.150	—	131.682	—
51	Quarahim a Itaquy		—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	São Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	10	3.429	—	—	10	10.645	10	26.323	10	205.369	—
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	205	—	2.380	—	15.749	—

AS	CORAÇÕES		DORMENTES				POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		NUMERO DE ORDEM
			Madeira		Aço								Telegraphicos		Telephonicos				
Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Pedra quebrada	Ordinario	
										Metros							M3	M3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
79	—	97	—	65.601	—	—	—	—	6	77.750	10	2.247	—	—	—	—	56.661	—	44
2	—	2	—	57.326	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	30	3,600	45
48	—	10	6	35.588	—	—	—	70	—	—	—	3.000	—	—	—	—	2.350	1,000	46
—	—	—	—	47.609	—	—	—	2.903	—	2.146	—	1.434	—	—	—	—	—	10,512	47
24	—	—	—	84.979	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,465	47,005	48
14	—	14	5	45.945	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	6.175	—	49
—	—	—	5	57.093	—	—	—	—	—	—	—	210	—	—	—	—	1.500	—	50
—	—	—	—	12.613	—	—	—	109	—	—	—	47	—	2	—	—	—	4,010	51
—	—	—	10	80.658	—	—	—	1.532	—	—	—	—	—	—	—	—	30,365	153,158	52
—	—	—	—	15.376	—	—	4	55	4	k 1,0	8	35	—	—	—	—	1,588	4,654	53

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		Collisões	DESCARRILAMENTOS			MATERIAL RODANTE DETERIORADO		
				Por animaes na linha	Por outros motivos	Diversos	Locomotivas	Vehiculos	Viajantes, por culpa da estrada
									I
1	Madeira-Mamoré		—	—	—	37	7	19	—
2	Rêde Ceará Piauhy	Baturité	—	—	—	7	—	—	—
3		Sobral	—	—	31	—	—	1	—
4	Central do Rio Grande do Norte		—	—	1	—	1	10	—
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	—
6		Conde d'Eu	—	—	2	—	—	—	—
7		Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—
8		Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—
9		Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—
10		Central de Alagôas e ramal	—	—	1	—	—	—	—
11		Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—
12		Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	—	1	12	—	—	3	—
14		S. Francisco	3	2	209	41	1	17	2
15		Central da Bahia	1	—	7	2	8	65	—
16	Central do Brazil		7	—	10	—	13	24	—
17	Rio do Ouro		—	—	12	2	—	—	—
18	Rêde Sul Mineira		1	98	3	—	3	5	—
19	Goyaz	Formiga a Goyaz	—	—	1	—	—	—	—
20		Araguary a Catalão	—	—	—	—	—	—	—
21	Paraoá		—	2	8	—	3	6	—
22	D. Thereza Christina		—	—	—	—	—	—	—
23	Oeste de Mioas		11	2	91	82	45	45	—
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		11	8	28	—	13	84	—
25	Itapura a Corumbá		—	—	—	—	—	—	—
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)		—	—	—	—	—	—	—
									II — CONC.
27	Alcobaça á Praia da Rainha		—	—	—	—	—	—	—
28	Caxias a Cajazeiras		—	—	—	—	—	—	—
29	Recife a Limoeiro e ramaes		1	—	1	—	—	—	—
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	—	—	28	—	—	—	—
31		Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—
34		Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	3	—	—	—	—
35		Carangola e ramaes	—	—	16	—	—	—	—
36		Saoto Eduardo a Itapemirim	—	—	3	—	—	—	—
37		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	—

ENTES

Quadro n. 28

PESSOAS MORTAS								PESSOAS FERIDAS										NUMERO DE ORDEM
por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas feridas	
NÃO																		
—	—	1	—	—	1	—	2	—	1	—	—	1	—	—	1	—	3	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	36	—	—	—	36	4
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	5
—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	6
—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	3	—	—	6	—	9	7
—	—	—	—	—	7	—	7	—	3	—	—	2	—	—	10	—	15	8
—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	9
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	13
—	1	3	—	—	2	—	13	12	—	—	16	—	—	4	—	—	32	14
—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	15
—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	16
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17
—	—	2	—	—	1	—	4	—	2	—	2	—	—	—	—	—	4	18
—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
—	—	1	—	—	4	—	6	—	5	—	—	7	—	—	—	—	12	21
—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
—	2	—	—	—	3	—	5	—	—	—	6	5	—	—	6	—	17	23
—	3	7	—	—	8	—	18	—	2	—	10	17	2	1	17	—	49	24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
ÉLA UNIÃO																		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
—	—	1	—	—	6	—	7	—	1	—	—	—	—	—	5	—	6	29
—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	34
—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	35
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		Collisões	DESCARRILAMENTOS			MATERIAL RODANTE DETERIORADO			
				Por animaes na linha	Por outros motivos	Diversos	Locomotivas	Vehiculos	Viajantes por culpa da estrada	Viajantes por culpa propria
38	Leopoldina Railway	Norte	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo	—	—	15	3	—	—	—	—
40		Caravellas e ramal	—	—	4	1	—	—	—	—
41	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—
42	Rezende a Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		—	—	—	1	—	—	—	
45	Sorocahana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	2	—	27	6	13		—	—
46		Tatuhy a Itararé	—	1	18	—	4	—	—	—
47	Baurú a Itapura		—	—	—	—	—	—	—	—
48	Rio Claro		—	—	43	—	11	10	—	
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	—	9	4	2	8	—	—
50		Jaguára a Araguary	—	—	2	3	2	5	—	—
51	Quarahim a Itaquy		—	—	1	—	—	—	—	—
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé ao Uruguay	1	—	14	—	1	4	—	
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—

PESSOAS MORTAS							PESSOAS FERIDAS										
terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa do terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa do terceiros	Total das pessoas feridas	NUMERO DE ORDEM
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	39
—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
—	—	9	—	—	5	—	15	—	1	—	—	24	—	—	5	—	30	44
—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	1	—	—	—	1	—	12	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
—	—	3	—	—	—	—	4	—	6	—	—	—	10	—	1	—	17	48
—	—	—	—	—	2	—	2	—	1	1	—	—	4	—	5	—	11	49
—	3	—	—	—	2	—	5	—	—	—	2	—	—	2	—	—	4	50
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	51
—	1	1	—	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53

QUADRO N. 29

PARTE I

PARTE I

Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil

DECRETO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1835

(*Poder Legislativo*)

O Regente, em nome do Imperador, o Sr. D. Pedro II, ha por bem sanccionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembléa Legislativa:

Art. 1.° O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros.

Art. 2.° Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre estas fôr construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existem, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.° O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5°, 6°, 7°, 9° e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

Art. 4.° As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.° Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2.° Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhe parecer melhor.

§ 3.° Começar a estrada no prazo de dous annos a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

§ 4.° Ficar sujeitas a multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.° Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14° da Independencia e do Imperio. — *Diogo Antonio Feijó.* — *Antonio Paulino Limpo de Abreu.*

LEI N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sanccionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.° O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a 90 annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.° A companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente, para o mesmo fim, concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

§ 2.° O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.° Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma con-

strucção, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.º Durante o prazo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver accôrdo com a companhia.

§ 5.º Durante o mesmo privilegio, a companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabella organizada de accôrdo com a companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6.º O Governo garantirá á companhia o juro até 5 % do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.º Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a companhia tiver feito dividendo de 8 %, pelo menos.

§ 8.º Fixará o Governo, de accôrdo com a companhia, o maximo de dividendos, dado o qual, terá logar a reducção nos preços da tabella de transporte.

§ 9.º A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiro participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10. A companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de 4:000$ a 20:000$ na falta de cumprimento em um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, si o julgar conveniente, convencionando-se com a companhia sobre a época e a maneira de o realizar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos, e de intelligencia com a companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200$, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencia acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empreza, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.º Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo egualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á aprovação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das emprezas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.º O Governo restituirá a Thomaz Cockrane a quantia de 4:000$ e o respectivo juro de 6 % ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construcção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4.º Ficam sem vigor as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1852, 31º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Regulamento sobre desapropriação para a construcção de obras e serviços das linhas ferreas.

DECRETO N. 1.664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, sobre as desapropriações para a construcção de obras e serviços das estradas de ferro do Brazil.

Hei por bem que, na execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, que autoriza o Governo a restabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brazil, e a marcar as regras para indemnização dos proprietarios dos ditos predios e terras, se observe o Regulamento que com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855, 34º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Megestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento para a execução da lei n. 816, de 10 de julho do corrente anno.

Art. 1.º As estradas de ferro, autorizadas por lei e decreto do Governo Imperial, não poderão ser executadas pelos emprezarios ou companhias, a quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenham sido approvadas as respectivas plantas por decreto.

Art. 2.º Pela approvação das plantas por decreto entender-se-hão desapropriados em faver dos emprezarios ou companhias incumbidas da construcção das estradas de ferro, todos os predios e terrenos comprehendidos total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construcção, estação, serviço e mais dependencias.

Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por decreto.

Art. 3.º O emprezario ou companhia incumbido da construcção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que preceda a respectiva indemnização.

O processo de indemnização será promovido pelos agentes do emprezario ou companhia perante os juizes do Civel, onde os houver, e na falta destes perante os juizes municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o emprezario ou os directores da companhia convencionar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos, si seus tutores ou curadores não acceitarem as offertas.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o juiz do Civel ou municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o emprezario ou agentes da companhia lhe requererão em separado a citação de cada um dos proprietarios e de seus tutores ou curadores, no caso de serem menores, para effeito de nomearem dous arbitros, que com os dous nomeados pelo emprezario ou companhia e com o designado pelo Governo procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram acceitar a quantia que o emprezario ou agentes da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1º, cópia do decreto que approvou o plano das obras; 2º, cópia da planta especial do terreno ou do predio; 3º, attestado de um engenheiro designado pelo Governo, certificando ser o terreno ou predio, de que se tratar, comprehendido no plano approvado por decreto imperial, e ser exacta a planta que delle se apresentar; 4º, declaração dos dois arbitros que nomearem para com os do proprietario e o designado pelo Governo, procederem á avaliação da indemnização, si a offerta não fôr acceita.

Si se tratar de indemnização de predio urbano, certidão da decima que tiver sido paga no 2º semestre do ultimo anno financeiro, e no caso de não se ter pago decima nesse semestre, por não ser devida, certidão da ultima anterior e da primeira posterior que se houver pago.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II fica dispensada de apresentação do documento de que trata o n. 1 dos processos de indemnização dos predios e terrenos comprehendidos na 1ª secção da referida estrada, contractada pelo Governo Imperial com Mr. E. Price.

Art. 5.º Os proprietarios ou seus tutores ou curadores, a quem fôr feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, si acceitam, ou não, a indemnização offerecida e no caso de não acceitarem, declararão a quantia que pretenderem e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do emprezario ou companhia, e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnização, si o emprezario e a companhia não se conformarem com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o juiz nomeará os arbitros que competeria ao proprietario nomear.

Art. 6.º Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorizados por simples despacho do juiz de Orphãos a acceitar as offertas de indemnização que acharem uteis a seus tutelados ou curatelados.

Art. 7.º Si o offerecimento do emprezario ou companhia ou pedido do proprietario fôr acceito, recebida por este a quantia, ou depositada si recusar ou não puder recebel-a, o juiz do Civel ou o municipal mandará passar em favor do emprezario ou companhia mandado de posse, que será executado sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao emprezario ou companhia.

Art. 8.º Si nem o offerecimento do emprezario ou companhia, nem o pedido do proprietario for acceito, os arbitros nomeados se reunirão sob a presidencia do juiz a que se refere o art. 3º, no dia e hora fixados por este, e em sua presença farão a avaliação da indemnização devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9.º Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia, ou depositada si recusar ou não puder recebel-a, mandará o juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7º, si as indemnizações não excederem as offertas do emprezario ou companhia, as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o emprezario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo emprezario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 8º do decreto n. 806.

Art. 11. Os arbitros, que não forem escusos pelo juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir o seu dever com a multa até 50$ e prisão até oito dias.

As multas e prisão serão ordenadas pelo juiz, administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12. Para proceder á avaliação

das indemnizações dos terrenos que não forem quintaes das casas sujeitas ao papagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

1.ª As indemnizações não poderão ser em caso algum inferiores ás offertas do emprezario ou agentes da companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios;

2.ª Si os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados sómente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e goso dos terrenos e predios não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietarios;

3.ª Serão fixadas indemnizações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos differentes.

No caso de usofructo, porém, uma só indemnização será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usofructuario e o proprietario exercerão seus direitos sobre a quantia fixada;

4.ª Os arbitros attenderão á localidade, ao tempo, ao valor em que ficar o resto da propriedade, ao damno que provier da desapropriação e a quaesquer outras circumstancias que influam no preço, porém as construcções, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, depois de conhecido o plano das obras e com o fim de elevarem a indemnização, não deverão ser attendidas;

5.ª As partes ou seus procuradores poderão apresentar suas observações resumidamente, e os arbitros poderão ouvir os peritos que julgarem conveniente fazer vistorias nos logares ou delegar para este fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para avaliação das indemnizações dos predios sujeitos á decima serão observadas as seguintes regras:

1.ª Nenhuma indemnização poderá ser menor do que o valor de 20 annos do rendimento do predio, devendo ser calculado este rendimento pela decima que houver pago no ultimo semestre immediato áquelle em que houver de verificar-se a desapropriação; e no caso de não ter pago decima neste semestres, pela certidão do que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-á o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento;

2.ª Nenhuma indemnização será levada a maior quantia no que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia, si o referido predio estiver alugado e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnizados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1ª, a indemnização poderá ser elevada até 20 % acima de 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2ª parte do § 1º do art. 1º do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará no primeiro caso, sobre a base do aluguel do predio com porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 %, e no segundo caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo juiz do Civel;

3.ª A indemnização dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima, será feita, segundo a avaliação a que se proceder sobre a base do seu aluguel, com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo de 20 %;

4.ª A indemnização daquelles a que por seu destino especial não puderem ser applicadas as regras dos paragraphos anteriores será feita segundo as regras estabelecidas para os terrenos no art. 12.

Art. 14. Os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devam passar as estradas de ferro autorizadas pelo Corpo Legislativo e concedidas a emprezarios ou companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios.

Ficou, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento sobre a segurança, policia e conservação das estradas de ferro em trafego.

DECRETO N. 1.930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

Approva o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, Hei por bem approvar o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual, com esta baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857, 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

Art. 1.° As estradas de ferro servidas por locomotivas, ou sejam administradas pelo Estado, ou por companhias anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da legislação concernentes ao arruamento, esgotos das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente regulamento.

Art. 2.° Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extensão.

Art. 3.° Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitaes das Provincias, até meia legua além do ponto que fôr designado pelo Governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

Exceptua-se o caso em que seja indispensavel percorrer longitudinalmente uma rua, porque então será o transito sujeito ás regras especiaes que o Governo julgar conveniente prescrever.

Art. 4.° Fóra dos limites do artigo antecedente far-se-hão vallas ou cercas capazes de vedar a passagem a bois ou cavallos.

Onde se fizerem cercas serão de preferencia as vivas de espinho de qualquer especie, que a administração da companhia mandará dobrar pelo menos uma vez por cada anno, sob as penas impostas nas posturas municipaes da Côrte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

Art. 5.° Nas divisas de terreno occupado por uma estrada de ferro ninguem poderá edificar sinão muro ou parede sem porta ou janella; deixar beirada de telhado para parte da estrada de ferro; nem correr para esta as aguas pluviaes que cahirem sobre o mesmo telhado.

Art. 6.° Si a natureza do terreno e a sua orientação tornarem prejudiciaes as edificações lateraes por causa da sombra, a administração da estrada de ferro terá o direito de marcar a maxima altura dos muros, não excedendo de tres braças a minima distancia delles em que poderá qualquer levantar predios ou plantar arvores de grande crescimento.

Do juizo da administração, quando offender a propriedade de alguem, haverá recurso para o juizo arbitral, e da decisão deste para o Governo na Côrte e para os presidentes nas Provincias.

Art. 7.° Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8.° As disposições dos arts. 5° e 6° não vedam a conservação dos predios anteriormente existentes.

Comtudo, quando estes se houverem de reedificar, terá a administração da estrada o mesmo direito que compete ás Camaras Municipaes para regularizar as construcções.

Art. 9.° As referidas disposições são sómente applicaveis ás estradas propriamente ditas.

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitas ao direito commum em relação aos visinhos confrontantes.

Art. 10. As estradas de ferro não poderão impedir a navegação dos rios ou canaes, nem a circulação de quaesquer vias publicas, que de facto prestassem servidão ao tempo da concessão de qualquer estrada de ferro, ou de outras, que para o futuro, se abrirem, satisfeitas, porém, as clausulas dos artigos seguintes.

Art. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arriar os mastros, si assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel, construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertencer a estrada de ferro, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1° da lei de 26 de junho de 1852.

Art. 13. As vias publicas, que se abrirem depois da concessão de uma estrada de ferro, poderão atravessal-a superior ou inferiormente ou quando fôr absolutamente indispensavel ao nivel, comtanto que não lhe interponham o onus das obras necessarias nem qualquer outra despeza.

Os cruzamentos ao nivel não poderão estabelecer-se sem o consentimento expresso da administração da estrada de ferro, de cujas decisões haverá o recurso do art. 6°.

Art. 14. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos do viaducto, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior, ouvindo sempre a administração da estrada de ferro.

Art. 15. Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna concessão ficará sujeita aos mesmos onus que as estradas ordinarias novamente abertas.

Art. 16. Em todos os cruzamentos de nivel haverá portões de um e outro lados.

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada

de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

Serão construidos e collocados de modo que fechem a estrada publica até a passagem dos comboios, apenas fôr avistado ou esperado qualquer trem.

Art. 17. Nos cruzamentos de caminhos de uso particular serão assentados sobre estes os portões ou cancellas, abrindo-se para a parte dos terrenos a que derem communicação.

Art. 18. A administração da estrada de ferro poderá recusar passagem sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver concedido, comtanto que pague as devidas indemnizações, ou compre os terrenos privados da servidão.

Da recusa, porém, permittida neste artigo haverá o recurso do art. 6°, com effeito suspensivo.

Art. 19. Sempre que uma estrada de ferro seguir ou cruzar ao nivel uma rua ou estrada ordinaria, os carris não poderão ter mais de uma pollegada de altura sobre o chão da rua; em taes circumstancias se farão rampas lateraes, subindo ou descendo, as quaes nunca terão maior declive de que 5 %, podendo, todavia, ter declive inferior a 5 %, uma vez que o seu comprimento não exceda a cinco braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro não será obrigada a dar esgoto ao leito da estrada ou valletas lateraes.

Os donos dos terrenos contiguos não poderão embaraçar o mesmo esgoto, nem vedar que, para conserval-o, se façam em seus terrenos as obras necessarias.

Os que interceptarem ou destruirem qualquer destes esgotos, além de restabelecel-o á sua custa, soffrerão a multa de 20$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a administração providenciará para que nos ditos terrenos não fiquem estagnadas mais aguas do que antes de construir-se a estrada de ferro.

Os interessados poderão compellir civilmente a administração da estrada de ferro ao cumprimento deste preceito.

Art. 22. Sendo os carris assentados em aterro, nenhuma excavação se poderá fazer em distancia menor do que a altura do aterro, contada esta distancia do pé do talude.

Exceptuam-se os aterros de 30 palmos e dahi para cima, para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50$, além da obrigação de obstruir as excavações.

Art. 23. A menos de 50 braças de distancia de cada um dos carris exteriores da estrada de ferro ninguem poderá depositar materias inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, folhas de palmeira, casca de páo ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fornalha da machina, e serão responsaveis civil e criminalmente pelo damno causado por taes incendios ou explosões.

Art. 24. Exceptuam-se das regras precedentes os depositos provisorios de productos agricolas no tempo da colheita.

Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelar-se contra o incendio casual produzido pelas faiscas da fornalha da locomotiva, não podendo por tal motivo ter direito a indemnização alguma.

Art. 25. A administração da estrada de ferro fará derribar as mattas, ou arvores que houver em terrenos devolutos, na distancia de 10 braças de um a outro lado da estrada.

Quando os terrenos forem occupados por particulares, procurará entender-se amigavelmente com estes, recorrendo á desapropriação, si não quizerem chegar a accôrdo.

Art. 26. E' prohibido:

1.° Fazer cavas em logares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de esgoto da estrada de ferro;

2.° Atulhar as valletas por qualquer modo;

3.° Encaminhar para a estrada de ferro aguas pluviaes ou quaesquer outras;

4.° Vedar de qualquer modo o escoamento da estrada de ferro;

5.° Depositar materiaes ou outros objectos quer na estrada de ferro, quer em logares de onde possam correr ou rodar para ella;

6.° Plantar arvores, cujas ramagens cubram qualquer porção do recinto da estrada de ferro;

7.° Deixar animaes mortos á flor da terra a menos de 100 braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multa de 50$ e obrigação de reparar o damno causado.

Art. 27. E' tambem prohibido, e se reputará crime, ainda que do damno causado não resulte desastre:

1.° Introduzir de proposito animaes dentro do terreno occupado pela estrada de ferro;

2.° Cortar as cercas para lenha ou para qualquer fim, sem que seja na época de dobral-as, e sempre em presença de um guarda da estrada;

3.° Arrancar a grama ou outras plantas dos taludes;

4.° Derribar os postes e marcos;

5.° Destruir no todo ou em parte qualquer obra pertencente á estrada de ferro.

Penas: multa de 100$ além do mais em que incorrerem segundo o Codigo Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por occasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e tirar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnize os prejudicados por qualquer damno causado.

CAPITULO II

POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transito publico sem ter-

se préviamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côrte, e pelos presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do Governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os taludes, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, depositos e quaesquer obras de que dependa o trafego da linha ferrea.

Art. 31. Ao entrar em serviço uma estrada de ferro deverá a respectiva administração apresentar ao Governo uma planta descriptiva de toda a linha e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O Governo Imperial as fará inspeccionar e punir as infracções pelos meios definidos neste regulamento.

Art. 33. Todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou pateos, ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes á estrada de ferro, ficarão sujeitos, emquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instrucções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro.

Art. 34. Nenhuma infracção do regimen das estações e dos carros, commettida por estranhos, será punida sinão depois que o infractor fôr advertido com palavras urbanas sobre a regra a que deve sujeitar-se e desprezar a advertencia.

Art. 35. Em todas as salas de espera das estações estará patente, em logar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa, não tendo, porém, esta o direito de o levar comsigo sob nenhum pretexto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá igualmente um exemplar, de que fará o uso que entender conveniente para as infracções, e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extractos do mesmo regulamento e instrucções serão fornecidos aos machinistas, foguistas, guarda-freios, guardas da estrada e quaesquer agentes ou empregados da estrada na parte concernente ás funcções de cada um.

Art. 38. Desde o pôr do sol até a chegada ou passagem do ultimo comboio haverá nas estações luzes exteriores, quer da parte dos trilhos, quer da entrada do publico.

Haverá tambem luzes nas passagens ao nivel das estradas publicas, sempre que fôr necessario.

Art. 39. As horas de partida e chegada de cada comboio e da passagem pelas estações intermedias, serão annunciadas repetidas vezes e affixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico com antecipação de oito dias pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada submetterá ás modificações que forem ordenadas pelo Governo na Côrte e pelos presidentes nas Provincias.

Art. 40. Qualquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de 1.500 braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o Governo marcar.

Art. 41. As obrigações dos guardas, seus distinctivos, os signaes que devem empregar, as multas e mais penas, em que puderem incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidas em regimento especial approvado pelo Governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro sinão os empregados da estrada exercendo suas funcções e as autoridades nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: 5$ de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos os empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo-o no braço os que servirem nas estações e no chapéo os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sabre; o chefe dos comboios sómente poderá trazer tambem armas de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes, se aqui encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e despezas; e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 45. Ninguem, nem a propria administração, póde dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Si alguma se abrir abusivamente, não se poderá, para conserval-a, allegar-se a posse, embora de anno ou de mais.

Art. 46. Nas passagens estabelecidas para commodidade de um só proprietario, ou ainda de um proprietario e seus aggregados ou arrendatarios, a via ferrea estará sempre livre e os portões fechados, abrindo-se estes e tornando-se a fechar, excepto nas horas prohibidas a cada individuo ou vehiculo que tiver de atravessar a estrada de ferro.

Art. 47. A administração da estrada não será obrigada a manter guardas nas passagens a que se refere o artigo antecedente.

O proprietario a quem fôr concedida a passagem póde possuir duas ou mais chaves dos portões e entregal-as a quem lhe parecer, comtanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pela infracção do regulamento.

Art. 48. A cada proprietario, que tiver uma passagem ao nivel, se dará nota por escripto das horas em que fôr prohibido o transito através da via ferrea.

Pena: 50$ de multa por cada infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedade) que confinar com a estrada de ferro e estiver della separado por uma cerca de espinhos, por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na época propria o guarda do districto o avisará, e não se começando o serviço, em tres dias, o participará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, marcando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo terá a administração da estrada o direito de mandar fazer o serviço por conta do omisso e de cobrar delle executivamente a despeza que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e os galhos cortados serão lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo si a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qualquer pessoa extranha, salvo as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto de outro, advertir-lhe-ha com palavras urbanas para que saia, e não sendo attendido a prenderá.

Art. 53. Igualmente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada, o infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos, effectuar uma prisão conduzirá o preso á estação mais proxima, si a distancia e o tempo o permittirem sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario o entregará ao chefe do 1° comboio que passar, o qual o deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma dos arts. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar nas occasiões e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remettido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem de constrangimento, terão direito contra os ditos guardas, e quaesquer acções civis ou criminaes estabelecidas pelas leis do paiz, devendo além disto a administração restituir a multa, sempre que a tiver recebido.

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

Art. 59. Os que recusarem pagar as multas serão remettidos com o termo, de que trata o art. 55, á autoridade policial mais proxima, a qual procederá como fôr de direito.

Art. 60. Da conducção destes presos poderão ser encarregados os guardas armados, mas nunca se empregarão cordas ou ferros.

Art. 61. Todos os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, não sendo reclamados no prazo de tres dias, serão remettidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e logar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito e registrados em livro especial, rubricado na fórma do art. 153.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em 10 dias da data do annuncio serão remettidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens de evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precendentes o volume não reclamado ou o objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete: neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume, ou objecto, e deduzido o frete, seguir-se-ha a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO TREM RODANTE

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, em presença do engenheiro fiscal do Governo, ou de quem o mesmo Governo determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necessarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou de pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada póde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que decidirão sem appellação.

Art. 68. Será aberto a cada locomotiva um registro especial, do qual conste a data em que começou a trabalhar, o seu custo, a despeza que costuma fazer por dia e por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido, e todas as circumstancias que decorrerem na duração da machina.

Art. 69. Ninguem, excepto o machinista e o foguista, poderá subir á locomotiva ou ao carro das provisões (*tender*) sem licença escripta de quem dirigir como chefe a circulação da estrada.

Exceptua-se o engenheiro fiscal ou quem suas vezes fizer, declarando os motivos ao chefe do comboio.

Art. 70. Cada comboio será movido por uma só locomotiva, excepto nas rampas que possam exigir machinas de reforço.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na rectaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em casos de accidentes, ou por motivos imperiosos ou imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontro mais proxima, e a velocidade nunca excederá de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverá um chefe a que obedecerão todos os outros empregados. Haverá tambem pelo menos um machinista e um foguista, para cada machina.

Art. 73. Deverá haver pelo menos um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros e assim por deante.

Art. 74. Cada comboio deverá conter carros das tres classes de viajantes em numero sufficiente a juizo do engenheiro fiscal do Governo, sem que todavia o numero de vehiculos do comboio exceda ao maximo que o Governo marcará, quando lhe fôr apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobresalentes necessarios para os pequenos reparos occurrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de côr que facilmente se distinga de qualquer luz ordinaria.

Estes e outros signaes de qualquer natureza que sejam constarão de um regimento proposto pela administração e approvado pelo Governo, sem cujo accôrdo não poderão ser alterados.

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da companhia proprietaria.

Interiormente em caracteres bem legiveis a lotação, e uma instrucção resumida das principaes regras a que devem sujeitar-se os viajantes.

Art. 78. O assento para cada pessoa não terá menos de dous palmos de largura e dous e meio de fundo.

Em cada carro ou compartimento de carro haverá luz nas viagens de noite.

Art. 79. Nos comboios, que conduzirem viajantes, será absolutamente prohibido transportar substancias sujeitas á explosão ou facilmente inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que dahi resultarem.

Art. 80. O Governo poderá exigir que no logar do deposito das machinas haja constantemente um carro com todos os instrumentos e preparos que forem necessarios, para occorrer promptamente a qualquer accidente; e bem assim machinas de soccorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos que forem designados pela administração. A este incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos casos de pedido de soccorro e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O Governo na Côrte, ou os presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem conveniente, poderão mandar instruir exames sobre as locomotivas, e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao logar, cujo bilhete houver comprado.

Si por acaso não chegarem os logares, ou por outra circumstancia, filha de culpa da administração, achar-se aquelle sem o seu logar, soffrerá esta uma multa igual a dez vezes o valor do bilhete.

Art. 83. No preço de transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, comtanto que não tenham peso maior de tres arrobas e um volume excedente de 12 palmos cubicos.

Passando deste peso o volume, a administração da estrada poderá cobrar o respectivo frete.

O enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que commummente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, e poderá cobrar por este transporte o que constar da tarifa, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração precedente a administração responderá pelas bagagens, mas perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos de uso ordinario dos viajantes e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Si a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as faculdades do comboio, será obrigada à fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indispensavel á policia da estrada e á segurança do transito. Não o fazendo ficará sujeita á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de previsões, e dos freios, em geral o de todos os outros carros.

Art. 88. Não se dará signal de partida antes de se fecharem as portinholas.

O dito signal se repetirá dous minutos depois, e só então se porá o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o primeiro signal de partida e o definitivo ninguem poderá entrar ou sahir dos carros, excepto por força maior, retardando-se neste caso o ultimo signal.

Art. 90. Salvo caso de força maior, nenhum comboio deverá parar sinão nos pontos annunciados ao publico;

A parada onde houver desvios nunca será na via destinada á circulação dos trens.

Art. 91. A velocidade dos carros será diminuida 300 braças antes de qualquer cruzamento ao nivel, ou de qualquer ponto de parar, por fórma que o comboio possa parar completamente antes de chegar a qualquer dos bons pontos, si assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao logar de embarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes approvado pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios se empregarão signaes fixos na estrada das estações, nos cruzamentos ao nivel das ruas publicas, nas bifurcações, e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se puderem considerar perigosos.

Art. 93. O Governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do Governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transito ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor a vapor ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carris algum estorvo ou destruir qualquer parte essencial da estrada, ou por qualquer modo provocar accidentes, ainda que estes sejam evitados por acto alheio á vontade do delinquente, soffrerá a pena de prisão de um a oito annos, além da reparação do damno causado á estrada de ferro.

Si, porém, resultarem contusões, ferimentos ou mortes, além de soffrer as penas decretadas neste artigo, será processado como autor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derribar mattos nas visinhanças da estrada de ferro deverá fazel-o de modo que não obstrua os trilhos.

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

Art. 98. Si algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fôr commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião ou insurreição, serão por ella puniveis como autores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligencia derem causa a accidentes, si destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimento ou morte serão, além disto, processados e punidos na fórma do Codigo Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de seis mezes até dous annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do Correio, cartas particulares, selladas, inutilizando o sello por dous traços de tinta.

A administração da estrada de ferro não será responsavel pelas cartas sem sello que se acharem nas bagagens ou occultas sem culpa sua nos volumes transportados.

Art. 102. E' prohibido a qualquer passageiro:

1.° Viajar nos carros sem bilhete;

2.° Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete;

3.° Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir;

4.° Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado;

5.° Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra;

6.° Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim si a administração julgar conveniente estabelecel-os; e nas salas das estações, emquanto ahi permanecerem senhoras, salvo si a sala tiver aquelle destino especial:

7.° Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando comsigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materias inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103. Os cães poderão ser transportados com mordaça nos carros de animaes, aos preços da tabella para carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro; si depois de primeira e segunda admoestações persistir na infração, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, si não tiver começado á viagem.

Si a infracção de alguma das referidas disposições fôr commettida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto e proceder-se-ha na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20$ a 50$ em que incorrerá.

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes:

1.° Generos de importação em geral;

2.° Ditos de exportação;

3.° Ditos alimenticios, sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas;

4.° Carvão, lenha, materiaes para construcções, excepto madeira;

5.° Estrume e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume;

6.° Madeira em geral;

7.° Animaes vivos de differentes especies;

8.° Viajantes das tres classes;

9.° Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba para cada legua.

A 4ª e 5ª por palmo cubico.

A 7ª e 8ª por cabeça.

A 9ª por legua.

As madeiras, por palmo de comprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa e pagar maior frete:

1.° Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas;

2.° Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos;

3.° Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilias, pianos e outros;

4.° Os de conducção perigosa como polvora e outras materias inflammaveis;

5.° Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza;

6.° Os volumes de bagagem excedente á permittida, segundo o art. 83.

Art. 108. A massa indivisivel superior a 50 arrobas de peso, ou 300 palmos cubicos de volume será objecto de ajuste, e a administração da estrada poderá recusar taes cargas, si lhe não convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções de legua, arroba ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, si excederem de 1|2 e por meias unidades si estiverem abaixo deste limite.

Art. 110. As tarifas approvadas pelo Governo serão publicadas nos jornaes pelo menos uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remettidas de uma vez por uma só pessoa a outra ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convindo o dono da demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113. A entrega das cargas se fará mediante restituição dos conhecimentos, os quaes, inutilizados por um carimbo na estação que tiver feito a entrega, serão devolvidos á que remettera as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificadas a sua identidade a contento da administração, poderá recebel-as, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113 substituirão os conhecimentos, que ficarão por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados e não os lucros que da sua entrega eram esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições do Codigo Commercial sem excepção alguma.

Art. 118. Quem declarar falsamente o conteúdo de um ou mais volumes para pagar menor frete, será obrigado a pagar frete duplo dos objectos não manifestados.

Si antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, se poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só e pagar o frete deste, comtanto que:

1.° Se contenha nos limites de peso e volume fixados no art. 107, §§ 1° e 2°, e art. 108.

2.° Seja o volume total remettido a uma só pessoa, para a distribuição.

Art. 120. A pessoa que infringir as disposições do artigo antecedente ficará sujeita ás comminações do art. 118. E, extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração a pessoa a quem era remettido o volume total e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Si morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empreza de estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemfeitorias comprehendidas nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de arêa e as pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções, situados nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de taes minas poderão evitar a desapropriação fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas tambem durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immediações de uma estrada de ferro em effectivo trafego não poderão ser aproveitadas sem as cautelas que forem prescriptas pelo Governo, ouvida a administração, em relação á segurança do trafego.

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abrir subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicação, ou para qualquer

outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará préviamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo, na Côrte e para os presidentes das Provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que, abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de communicação ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo for causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnização pelo damno causado e a desapropriação total com approvação do Governo.

Art. 128. As minas de carvão que forem descobertas dentro da zona de uma estrada de ferro, poderão ser exploradas além destes limites, embora penetrando em terrenos de particulares, pagando-se as indemnizações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de taes minas.

Art. 129. A concessão para lavrar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertas nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que celebrarem com os respectivos emprezarios.

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte do Governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda a estrada e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o Governo entender necessarios.

Cada um delles quando viajar em serviço terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um criado, sem que todavia possa transmittir este direito a outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará sempre que assim o entender conveniente os livros de receita e despeza e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobrança dos fretes e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatisticos que houver de apresentar ao Governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao Governo na Côrte, ou ao respectivo Presidente nas Provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos que commetterem as administrações das estradas de ferro si estas á primeira advertencia do mesmo fiscal não se derem pressa em corrigir o erro ou abuso.

O Governo mandará ouvir a parte accusada, abandonando em seguida o negocio, ou remettendo-o á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá, si o julgar necessario, ouvir novamente as partes; feito o que julgará sem appellação, podendo impôr multa até 1:000$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro: nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. E' competente, para fazer as advertencias e intimações de que trata o art. 104, o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qualquer das hypotheses daquelle artigo, poderá appellar para o engenheiro fiscal do Governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura, e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Si, porém, o chefe do comboio expedir alguem, e não lavrar o termo acima exigido no espaço de 24 horas, soffrerá a multa de 50$ a 100$, além da responsabilidade civil e criminal, que neste caso não prescreverá no prazo de seis mezes.

Art. 136. Para a imposição das multas decretadas neste regulamento contra pessoas estranhas á administração da estrada de ferro, o engenheiro fiscal do Governo terá a autoridade que teem os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recahirem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão uma e outras, e no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a estranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do Governo, poderá a administração cobral-as executivamente. Terão igual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 26, 96, 97 e 126 e as da despeza feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, comtanto que taes contas sejam rubricadas pelo referido engenheiro.

Art. 138. Em todas as questões relativas ao alinhamento e altura dos muros ou paredes divisorias entre a estrada de ferro e os visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de esgoto, e recuamento de construcções e plantações, a administração da estrada de ferro terá as mesmas fa-

culdades que as Camaras Municipaes para regularizar e aformosear as ruas publicas.

Ficarão salvos em todos os casos os recursos do art. 6°.

Art. 139. Nas reincidencias da mesma infracção, a multa será successivamente o dobro, o triplo, o quadruplo, etc., até perfazer a quantia de 1:000$000.

Art. 140. Si alguma estrada de ferro se concluir sem as obras de protecção exigidas neste regulamento, o Governo ordenará a conclusão das mesmas obras; e conforme a gravidade do caso poderá mandar multar a administração por semelhante falta, e até suspender o trafego, si a segurança do transito publico assim o exigir.

Art. 141. Sempre que um mesmo facto se achar sujeito a penas diversas impostas por este regulamento, applicar-se-ha sómente a maior.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 142. A administração individual ou collectiva de uma estrada de ferro é civilmente responsavel pelos damnos que causarem os seus empregados no exercicio de suas funcções.

Art. 143. As estradas de ferro com todas as obras annexas mencionadas na planta de que trata o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobilia das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitos a penhora nem a qualquer acção civil.

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

Art. 144. As estradas de ferro são inalienaveis, salvo por desapropriação do Governo, nos casos em que o permittirem os contractos, salvo a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a administração superior, ou directoria de qualquer outra estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções que neste regulamento se commettem á administração, quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam por ella ser immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra — administração — empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes seus, segundo as attribuições de cada um, na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

Art. 147. Os caminhos de ferro construidos por particulares, dentro da sua propriedade, para seu uso privado e de sua familia, ou de sua industria particular, não serão sujeitos ás disposições deste regulamento.

Art. 148. Si alguns proprietarios visinhos entre si combinarem para construirem um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados, e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escapará o dito caminho á acção do Governo, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos ultimos dous casos, o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando, porém, sujeitos pelo facto da concessão a regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre de direito de desapropriação dos respectivos terrenos e bemfeitorias. Estes ramaes, porém, em regra não serão privilegiados.

Art. 151. Todas as plantas, secções e quaesquer desenhos relativos á estrada de ferro, que houverem de ser apresentados ao Governo terão as respectivas escalas com a referencia ao palmo do Brazil, igual a 22 centimetros.

Art. 152. O Governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada de ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros da receita e despeza, os de entrada e sahida de mercadorias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia quando este fôr de nomeação do Governo, no caso contrario, ou na ausencia ou falta daquelle, pelo engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica a pessoa de sua confiança, por despacho lançado na primeira folha.

Art. 154. Haverá em todas as estações um livro rubricado como os precedentes, no qual os viajantes escreverão as queixas que tiverem contra a administração da estrada, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este regulamento serão observados ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro, respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estradas de ferro que teem actualmente contractos com o Governo, reclamarão no prazo de oito mezes da publicação deste regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitados.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-ha que concordam a modificar os ditos contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, emquanto não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 2.913 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Amplia algumas disposições do regulamento para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade póde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas, Hei por bem determinar que o regulamento de 26 de abril de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862, 41° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Ampliações de algumas disposições do regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857, a que se refere o decreto desta data.

Art. 1.° O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada ou contractado pela companhia, recusar-se, por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fôr designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido com prisão de 15 dias, a dous mezes, e multa de 50$ a 100$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 2.° Combinando-se dous ou mais machinistas ou foguistas para deixarem de prestar os serviços a que são obrigados, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100$ a 200$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.° Ficarão isentos da pena, quando os factos a que se refere o artigo precedente se derem, em virtude de falta de pagamento, ou quando os contractos não forem cumpridos por parte da administração da estrada, em cuja hypothese ficará ella responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que resultarem dessa falta.

Art. 4.° A administração da estrada fica obrigada, nos contractos que fizer de ora em deante com os machinistas ou foguistas, a inserir as disposições do art. 100 do regulamento de 26 de abril de 1857, assim como as dos que ora baixam approvados, afim de que taes empregados não possam em tempo algum allegar ignorancia que os justifique.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Lei concedendo, para a construcção de estradas de ferro nas provincias, garantia ou fiança de juros.

DECRETO N. 2.450 — DE 24 DE SETEMBRO DE 1873

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da lei n. 641, de 26 de junho de 1852.

Hei por bem sanccionar e mandar que se execute a seguinte resolução da Assembléa Geral:

Art. 1.° A lei n. 641, de 26 de junho de 1852, será de ora em deante observada com as seguintes alterações:

§ 1.° A's companhias que, na conformidade do art. 2° da referida lei, se propuzerem a construir vias-ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4 %, fica o Governo autorizado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2.° Havendo garantia provincial o governo se limitará a afiançal-a.

§ 3.° O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas que servirem de principal communicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.° A somma do capital, a que o Governo por esta lei fica autorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000$000.

§ 5.° A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provinciaes, a que o Governo houver feito applicação desta lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para os quaes fica o Governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

Art. 2.° Ficam revogadas as disposições em contrario.

José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de setembro de 1873, 52° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento para as concessões de estradas de ferro geraes ou provinciaes

DECRETO N. 5.561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

Approva o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Hei por bem approvar o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estradas de ferro, que com este baixa, assignado por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de fevereiro de 1874, 53° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento a que se refere o decreto desta data para a execução dos de ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Art. 1.° Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

§ 1.° Que liguem duas ou mais provincias, a Côrte com as provincias e o Imperio com os estados limitrophes.

§ 2.° Que sejam especialmente destinadas ao serviço da Administração Geral do Estado ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial.

§ 3.° Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

Art. 2.° Compete ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

§ 1.° Que não transponham os limites das respectivas provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á Administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo Geral.

§ 2.° Que sejam ramaes, convergentes a estradas de competencia do Governo Geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da Provincia.

Art. 3.° Compete cumulativamente ao Governo Geral e ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provincias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da provincia.

A competencia neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4.° Podem as Administrações provinciaes contractar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das provincias, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autorização e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 5.° A concessão de estradas de ferro da competencia do Governo Geral far-se-ha mediante concurrencia, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantias sufficientes, sob as condições geraes expressas no presente regulamento e outras especiaes que se julguem necessarias, e que serão publicadas previamente, no caso de concurrencia.

Art. 6.° Terão preferencia para a concessão, dada igualdade de condições quanto á idoneidade, tempo de privilegio, extensão de zona privilegiada e responsabilidade do Thesouro:

1.° A companhia ou seu incorporador, que apresentar logo estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente regulamento.

2.° A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a propriedade da idéa e ter promovido a realização della;

3.° As companhias emprezarias de estradas de ferro já construidas ou de construcção adiantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construido ou estejam construindo;

4.° A empreza de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

5.° A empreza que prove ter já construido, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7.° A concurrencia versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, si houver concessão de favores pecuniarios, sobre o *quantum* da garantia de juro ou de subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8.° Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado de uma linha ferrea e as condições geraes de sua execução, deverão as companhias ou incorporadores de companhias, que pretenderem essa linha, exhibir, com documentos fidedignos: 1°, o reconhecimento geral da zona que a projectada estrada tiver de atravessar, indicando as povoações e localidades a que ella directa ou indirectamente interessar; 2°, os pontos obrigados e a extensão approximada da linha; 3°, a estatistica da população e dos generos de exportação e importação das referidas localidades.

Art. 9.° O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construcção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.° Privilegio até 90 annos, contados da incorporação de companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo si houver accôrdo com a empreza privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que embora, partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empreza foi con-

cedido privilegio, comtanto que, dentro da zona privilegiada, não receham generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.° Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.° Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

§ 5.° Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que fôr determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia emprezaria não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si provar-se que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

§ 7.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia emprezaria distribuil-os por immigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr autorizado pelo Governo.

Art. 10. Além dos favores já mencionados, poderá o Governo conceder garantia de juro, até o maximo de 7 % sobre o capital despendido *bona fide*, ás companhias que se propuzerem construir estradas de ferro da competencia da Administração geral, ou decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das provincias.

A concessão desta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo Geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3° do presente regulamento, não vigorarão os contractos celebrados com as respectivas companhias emprezarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, sem que sejam approvados pelo Poder Legislativo.

Art. 12. Si uma estrada tiver sido decretada pela Assembléa Provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia ou emprezario todo ou alguns dos favores expressos no art. 9° e, além disso, afiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando no acto em que contrahir esta obrigação os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Si a assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7 % á estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a addicional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo, nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estradas de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente a 5ª parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fôr sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas emprezas até o maximo acima indicado, não recebendo dividendos sinão quando a renda liquida da estrada attingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7 %.

Art. 16. Havendo subvenção em vez de garantia de juros, concedida pelas assembléas provinciaes, o Governo limitar-se-ha a afiançal-as; podendo, porém, ampliar este favor até o limite do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica ou a fiança de subvenção kilometrica concedidas á estrada de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas Assembléas Provinciaes, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias emprezarias obrigações addicionaes ás contrahidas para com as Administrações das Provincias, que julgar convenientes, na fórma do presente regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro, ou de subvenção concedida pelas Assembléas Provinciaes, a mais de uma estrada em cada provincia emquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empreza, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou afiançado pelo Governo, ou na maxima de 7 %, dado o caso da subvenção kilometrica, de conformidade com os artigos antecedentes.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10, para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilometrica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros productores de qualquer provincia, e os mercados situados no littoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo ou internacional.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 1.º Não poderão começar os trabalhos de construcção sem que tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das despezas, bem como o relatorio geral demonstrativo das obras projectadas.

Esse plano conterá:

1.º A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel distantes tres metros menor de 80 metros de cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;

2.º O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400, para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, indicando a extensão e cotas dos declives;

3.º Perfis transversaes, na escala de 1 por 200, em numero sufficiente para a determinação dos volumes de obras de terra;

4.º Planos geraes das obras mais importantes, na escala de 1 por 200;

5.º Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

6.º Tabella da quantidade de excavações para executar-se o projecto do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação approximada;

7.º Tabella de alinhamento e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões;

8.º Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas, feitas no terreno.

§ 2.º A estrada de ferro, suas dependencias e material serão bem conservados, de maneira que o trafego se effectue com facilidade e segurança, sob pena de multa ou suspensão do serviço, ou de ser a conservação feita pela publica administração á custa da empreza.

§ 3.º A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que por commodidade publica se abrirem; nem as respectivas companhias terão o direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer natureza, devendo correr por sua conta a despeza para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

§ 4.º As emprezas serão obrigadas a observar as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não vão de encontro aos respectivos contractos.

§ 5.º As companhias emprezarias terão seu domicilio legal no Imperio e pessoa que nelle as represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6.º Findo o prazo da concessão, a não haver expressa estipulação em contrario, reverterão para o Estado todas as obras da estrada, bem como o respectivo material rodante, sem indemnização alguma.

§ 7.º Nos contractos serão marcados os prazos em que as companhias emprezarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou de coducidade da concessão.

§ 8.º Logo que os dividendos da empreza excedam a 8 %, o Thesouro Nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fôr estabelecida, para indemnização dos juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9.º O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de 15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§ 10. Os preços de transporte serão fixados em tabella approvada pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização da mesma tabella.

§ 11. As tarifas, por esta fórma organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo, e emquanto subsistir a garantia do juro concedida pelo Estado ou fiança de garantia provincial, tambem não poderão ser reduzidas sem essa approvação.

§ 12. Quando os dividendos excederem a 12 % em dous annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir reducção nas tarifas.

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhias emprezarias:

§ 1.º A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos presidentes das provincias por onde passar a estrada, pelos engenheiros fiscaes ou por outros funccionarios publicos, autorizados pelos mesmos presidentes ou pelo Governo.

§ 2.º A acceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes

pertençam ou a outras emprezas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente regulamento, o accôrdo das emprezas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

§ 3.° A transportar gratuitamente os dinheiros do Estado, bem como as malas do Correio e os empregados que as acompanharem.

§ 4.° A transportar com abatimento não menor de 50 % do preço das respectivas tarifas:

1.° Os juizes e escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;

2.° As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia;

3.° Os officiaes e praças da Guarda Nacional, de Policia ou de 1ª linha, que se dirigirem a qualquer dos pontos servidos pelas linhas ferreas, por ordem do Governo ou das presidencias das provincias;

4.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;

5.° As sementes e plantas enviadas pelo Governo, ou pelas presidencias das provincias, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 5.° A transportar, com abatimento não inferior de 15 %, os passageiros e cargas do Governo, não especificados no paragrapho anterior.

§ 6.° A admittir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer instituto de engenharia que o Governo designar, não excedendo de 12.

§ 7.° A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este exigir, todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo pagará a quantia que fôr convencionada pelo uso da estrada, não excedendo ao valor da renda média de periodo identico nos ultimos annos.

§ 8.° A estabelecer linhas telegraphicas para o serviço da estrada, pondo-as á disposição do publico mediante tarifas approvadas pelo Governo, ou entregando a este um fio especial para aquelle fim.

§ 9.° A não possuir escravos, nem empregal-os no serviço, quer da construcção, quer do custeio da estrada.

§ 10. A entregar trimestralmente, ao engenheiro fiscal, ou remetter ao presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da cópia dos contractos de empreitada que celebrar e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita das estações, e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

Art. 23. As emprezas que tiverem garantias de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submetterão á approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construcção e da abertura do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorização do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores autorizados pelo decreto de 24 de setembro de 1873 o Governo attenderá, quanto seja possivel, sem prejuizo das disposições expressas nos arts. 10 a 19 do presente regulamento, aos interesses de todas as provincias, dando preferencia ás estradas de ferro que, estando nas condições do dito art. 10, se adaptarem igualmente a um plano de viação ferrea que ligue as provincias entre si e com a Capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitaes das emprezas de viação ferrea, decretadas pelas assembléas provinciaes, a que fôr concedida garantia de juro, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas assembléas provinciaes, e de conformidade com o presente regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia destes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Palacio do Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1874.—*José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

Disposições especiaes sobre a concessão de estradas de ferro que teem fiança ou garantia de juros do Estado.

DECRETO N. 6.995 — DE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das Estrada de Ferro com fiança ou garantia de juros do Estado.

Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos decretos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873: Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, assignadas por João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú, do meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de agosto de 1878, 57° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú.

Clausula a que se refere o decreto n. 6.995, desta data

I

DO CAPITAL GARANTIDO

E' concedida ás emprezas de estradas de ferro, em virtude dos decretos legis-

lativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7 % ao anno sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado; para acquisição do material fixo e rodante e outros; linha telegraphica; compra de terrenos; indemnizações de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e acceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.

§ 1.° O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requesitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificio de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica.

Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados, no todo ou em parte, sem prévia approvação do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando quer exigindo modificações, serão elles considerados como approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.° Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia ou á fiança dos juros sobre o capital que si tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

A fiança ou garantia de juros far-se-ha effectiva, livres de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.° Emquanto durar a construcção das obras os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim as companhias apresentarão ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a fiança ou garantia dos juros sobre o capital fixo .

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.° Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á fiança ou á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam: taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3.° Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo do material rodante, nem o de machinas e apparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.° Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5.° Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1° da clausula 2ª, as companhias poderão fazer uma chamada de capitaes no principio do primeiro anno, no valor de 10 por cento (10 %) do capital garantido para attender ás despezas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos da construcção da estrada.

III

FAVORES DIVERSOS

Além da fiança ou da garantia a que se refere a clausula 1ª ficam igualmente concedidos ás emprezas das estradas de ferro os seguintes favores:

§ 1.° Privilegio pelo tempo já fixado no decreto da concessão, contado da incorporação da companhia, não podendo o Governo conceder durante esse tempo outras estradas de ferro dentro da zona de 20 kilometros medidos de um e de outro lado do eixo da estrada, e na mesma

direcção desta, salvo accôrdo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas e possam approximar-se até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.° Cessão gratuita de terrenos nacionaes devolutos, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, exceptuadas as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.° Direito de desapropriação, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, de terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos nacionaes devolutos, indispensaveis á construcção e conservação da estrada.

§ 5.° Isenção de direitos de importação sobre todo o material destinado ao leito da estrada, linha telegraphica, pontes, viaductos, estações, officinas, utensilios e trem rodante, bem como durante o prazo de 20 annos, depois de aberta ao trafego a estrada ou qualquer parte desta, dos direitos de importação sobre o carvão de pedra ou de qualquer combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda, na provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, devidamente informada pelo engenheiro fiscal por parte do Governo, que as fixará annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Cessará este favor, ficando as companhias sujeitas ao pagamento dos direitos e á multa do dobro dos mesmos, imposta pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, si provar que a companhia alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelle ministerio ou da presidencia da provincia e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.° Preferencia em igualdade de circumstancias, para lavrar minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que devem ficar sujeitas as companhias.

§ 7.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos nacionaes existentes, á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de setembro de 1850, si as companhias distribuil-os por immigrantes ou colonos que importarem e estabelecerem, não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

IV

CAUSA DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE JUROS E MAIS FAVORES.

Si dentro do prazo de 12 mezes, contados da presente data não estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já autorizadas, caducarão o privilegio e mais favores de que tratam estas clausulas.

E si depois de organizadas as companhias decorrerem mais doze mezes, sem dar-se começo aos trabalhos de construcção da estrada, tambem caducarão os mesmos privilegios, fiança ou garantia e mais favores de que tratam as clausulas mencionadas do presente decreto, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Em todo caso nenhuma prorogação será concedida sem preceder o pagamento de um conto de réis (1:000$) de multa por cada mez da prorogação requerida.

A construcção das obras não será interrompida, e si fôr por mais de tres mezes, caducarão igualmente o privilegio, fiança ou garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado para cada empreza não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até esta data.

E si passados 12 mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, fiança ou garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V

DO TRAFEGO DA ESTRADA

As companhias obrigam-se a construir e a manter as estradas que lhes pertencem nas condições da mais perfeita segurança e regularidade a juizo do Governo e de conformidade com os regulamentos e instrucções por este já expedidos, ou que para o futuro o forem em relação ás estradas de ferro do Imperio.

No caso de interrupção do trafego, excedente de tres dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o mesmo trafego, correndo as despezas por conta das companhias.

VI

DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para serviço do cor-

reio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc.

As companhias deverão fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhes são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento de material por conta das companhias.

VII

DAS TARIFAS

As tarifas dos transportes pela estrada serão organizadas pelas companhias e approvadas pelo Governo, mas nunca poderão exceder nas suas taxas as dos transportes pelos meios ordinarios.

Estas tarifas, uma vez approvadas, não poderão ser alteradas sem consentimento do Governo, emquanto subsistir a fiança ou a garantia de juros do Estado.

VIII

DAS PASSAGENS DO ESTADO

As companhias obrigam-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem quando forem em diligencia;

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo ou presidente da provincia;

3.º Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelo mesmo Governo ou pelos presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, acima não especificados, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará ás companhias o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo seu material, não excedendo o valor da renda média do periodo identico nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao provincial serão conduzidas gratuitamente pelas companhias, em carro especialmente adoptado para esse fim.

IX

DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer dos mesmos postes das linhas telegraphicas das companhias, responsabilizando-se esta pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, as companhias são obrigadas a expedir todos os telegrammas do Governo com cincoenta por cento (50 %) de abatimento na tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

X

DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI

DOS DOCUMENTOS QUE AS COMPANHIAS SÃO OBRIGADAS A EXHIBIR EM RELAÇÃO AO TRAFEGO DA LINHA.

1.º As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelos presidentes das provincias, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por qualquer agente deste competentemente autorizado, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos

trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidades das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.° A acceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou á outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.° A submetter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, a uma commissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pela presidencia da provincia.

XIII

DO RESGATE DA ESTRADA

O Governo terá o direito de resgatar a estrada decorridos que sejam os primeiros 30 annos contados da data da conclusão da estrada, sendo o respectivo preço regulado, em falta de accôrdo, pelo ultimo quinquennio; ficando entendido que, no caso do Governo realizar o resgate antes ou depois de expirado o prazo do privilegio designado na clausula 3ª, § 1°, o preço não será inferior ao capital afiançado ou garantido.

A importancia a que fica obrigado o Estado será paga em tantas apolices da divida publica de 6 % ao anno, quantas forem necessarias para produzir a renda liquida média no quinquennio acima mencionado, ou a média da renda que o capital afiançado ou garantido produzir nos tres ultimos annos do resgate, quando fôr este feito depois dos primeiros 30 annos e antes de findar o tempo do privilegio ou depois de findo esse tempo.

O resgate não comprehende as propriedades estranhas ao serviço e uso da estrada de ferro.

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUCÇÃO DE TARIFA

Logo que os dividendos excederem a oito por cento (8 %), o excedente será repartido igualmente entre o Governo e as companhias, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

Quando os dividendos excederem a doze por cento (12 %) em dous annos consecutivos, as companhias serão obrigadas a reduzir as tarifas si o Governo assim o julgar conveniente.

XV

DESACCÔRDO E ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo e as companhias sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros, sendo um escolhido pelo Governo e outro pelas companhias, e um terceiro por accôrdo de ambas as partes. Si este accôrdo não fôr possivel, seguir-se-hão em tal caso as seguintes regras:

1.ª Si o accôrdo fôr sobre direitos e deveres, a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro do Conselho de Estado;

2.ª Si versar sobre a execução das obras, a sorte decidirá entre quatro engenheiros nacionaes, escolhidos dous pelo Governo e dous pelas companhias.

XVI

DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

As companhias não poderão alienar as estradas, ou parte destas, sem prévia autorização do Governo.

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

Si os capitaes das companhias forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e sete dinheiros (27 d.) por mil réis para todas as suas operações.

XVIII

DAS MULTAS EM GERAL

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis, e o dobro na reincidencia.

DISPOSIÇÃO GERAL

As clausulas do presente decreto serão applicadas ás estradas de ferro concedidas por virtude da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, mediante contractos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de agosto de 1878. — *João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú.*

Clausulas para as concessões de estradas de ferro

DECRETO N. 7.959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro no Imperio

Convindo uniformar os termos das concessões de estradas de ferro geraes no Imperio, hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, e que de ora em diante devem regular as mesmas concessões.

Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, ministro e secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.959, desta data

I

E' concedido á companhia que organizar .....
.....
privilegio por..... annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na provincia ou provincias de....
.... entre..... e passando por
.....

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.° Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

2.° Direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis para a construcção da estrada.

4.° Isenção de direito de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra, indispensaveis para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que procedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.° Preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deve ficar sujeita a empreza.

6.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados de maneira que, sendo o primeiro da companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante e pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia os distribuir por immigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr marcado pelo Governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a immigrantes, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

Si no prazo de..... contados desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a presente concessão.

III

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de.... mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de...

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e outro ficará archivado no mesmo ministerio.

VI

... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traço será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e, bem assim, em uma zona de 80 metros pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e, bem assim, a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação.

1.º As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

2.º A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3.º A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communicação transversaes.

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da approvação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que forem necessarias adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente:

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cótas de declividades e suas extensões;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, as operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras de arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de... metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de...

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em uma destas uniformar as condições technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possivel o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas

obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

X

A estrada poderá ser de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de (1^m,60 1^m,00 ou da estrada em que se entroncar ou fôr prolongamento).

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XI

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante dia e noite. Terá, neste caso, a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XIII

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructura das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIV

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarias para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de esperas, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas;

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pela necessidade da lavoura, commercio e industria.

XV

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia, ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego.

XVII

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as clausulas deste contracto.

XIX

A companhia será obrigada a conservar, com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão, ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção do trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XX

O Governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, a companhia é obrigada a expedir telegrammas do Governo com 50 % de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXI

Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XXII

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras de arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição e reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração á custa da mesma companhia.

XXIV

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios

de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão tambem revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e incertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXVIII

A Companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia;

2.º A munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.º Aos colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.º As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.º Todos os generos, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelos presidentes das provincias, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, geral ou provincial, não especificados acima serão transportados com abatimento de quinze por cento (15%).

Terão tambem abatimento de 15% os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria estrada, e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funccionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXIX

Logo que os dividendos excederem de 12%, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

Estas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXX

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXXI

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXXII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se

tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contracto referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada sinão pessoas livres.

XXXV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados...

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis e o dobro na reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contracto que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contracto, a quantia de..... em dinheiro ou titulos da divida publica.

XXXVIII

Si decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, e for declarado caduco o contracto, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

Disposições complementares sobre concessões de estradas de ferro com garantia ou fiança de juros

DECRETO N. 7.960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878

Hei por bem alterar as clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, que estabeleceu bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado; de conformidade com as que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.960, desta data

I

As concessões que de ora em diante se fizerem de estradas de ferro com subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, serão reguladas, em tudo que não fôr relativo á mesma subvenção, fiança ou garantia, pelo decreto n. 7.959, desta data.

II

O referido decreto será applicavel ás estradas de ferro já contractadas, si a estas tiver o Governo de conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros.

Neste caso, porém, como no da clausula antecedente, as disposições do decreto n. 7.959, desta data, serão completadas pelas do de n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórma de pagamento e remissão da fiança ou garantia de juros; additando-se o que interessar á subvenção kilometrica, si esta fôr concedida.

III

O Governo poderá conceder, autorização a uma empreza, ou companhia, para fazer a expensas desta os estudos completos de uma estrada de ferro a que o mesmo Governo se proponha conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, nos termos da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873; fazendo sómente effectivo o favor depois de approvados esses estudos.

IV

Si, construida a estrada, se reconhecer por exames, a que o Governo mandará proceder, que o maximo do capital afiançado ou garantido foi excedido por causas imprevistas, ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a fiança ou garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituido ou ampliado; no caso contrario recommendará a concessão da nova fiança ou garantia ao Poder Legislativo.

V

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução de uma estrada de ferro com fiança ou garantia de juros, resultarão em beneficio do Estado, dando logar a uma reducção correspondente no capital afiançado ou garantido.

Fica expresso ou entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juizo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contractos que se celebrarem para a concessão de subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros ás estradas de ferro, serão reproduzidas todas as condições do presente decreto e as dos de ns. 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, desta data, que devam constituir os mesmos contractos; de fórma que as emprezas ou companhias contratantes tenham, por este meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 237 — DE 1 DE MARÇO DE 1890

Rectifica a clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada em nome da Nação, considerando que a redacção da clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro tem dado logar a duvidas que convém esclarecer e evitar, resolve rectifical-a, substituindo-a pela seguinte, que deverá prevalecer na interpretação das clausulas correspondentes das concessões de identica especie, feitas em data posterior a do supracitado decreto: «Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de.... (20 kilometros, no maximo) para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.»

O cidadão Francisco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em 1 de março de 1890, 2° da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

DECRETO N. 862 — DE 16 DE OUTUBRO DE 1890

Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação:

Considerando que é de alta conveniencia estreitar os laços de relações politicas e commerciaes dos differentes Estados do Brazil entre si e com a Capital Federal:

Considerando que dest'arte para a communhão brazileira accentua-se a homogeneidade de interesses, penhor da integridade nacional;

Considerando que, além de justo, é conveniente abrir as riquissimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e á industria, trazendo-as ao convivio do progresso e alargando o campo de fecunda immigração que traz rapido e efficaz concurso á grandeza nacional;

Considerando que a viação aperfeiçoada, valorizando essas opulentas regiões, trará prodigioso augmento á renda e á riqueza publica;

Considerando que as grandes linhas de communicação norte-sul e éste-oeste aproveitam ás vias fluviaes interiores, ás quaes póde ligar-se a viação de todos os Estados Unidos do Brazil;

Considerando que essas linhas evidentemente offerecem á Nação poderosos elementos de segurança e paz, e,

Attendendo, finalmente, ao parecer da commissão de viação geral e aos estudos que desde longos annos teem sido feitos sobre este objecto, e tendo, outrosim, ouvido o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:

Resolve:

Art. 1.° Decretar o estabelecimento das seguintes linhas ferreas e fluviaes, fazendo as concessões respectivas:

1.° A' companhia da estrada de ferro Mogyana, no prolongamento da mesma estrada, a partir da estação do Jaguára até a cidade de Catalão, no Estado de Goyaz.

2.° Ao Banco União de S. Paulo, ou á empreza que organizar, de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, do prolongamento da estrada Mogyana, precedentemente indicado, dirija-se á villa de Cochim, no Estado de Matto Grosso, passando nas immediações ou abaixo da fóz do rio Meia Ponte, no Estado de Goyaz.

3.° A' companhia da estrada de ferro do Oeste de Minas, do prolongamento da sua linha, a partir da estação de Perdões, de um lado até a cidade de Catalão, e do

outro até a Estrada de Ferro Central do Brazil no ponto que melhor convier entre as estações do Commercio e da Barra Mansa, e de uma linha que, partindo do ponto mais conveniente do mencionado prolongamento, dirija-se, de um lado para o logar que mais convenha no prolongamento da Mogyana, passando pelo Araxá ou suas proximidades, e do outro para o rio Paracatú, de modo a poder utilizar a respectiva navegação.

4.° Ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Constructor do Brazil, ou á empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão e passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyabá, de S. Luiz de Caceres, e logar navegavel do rio Guaporé, termine no Estado de Matto Grosso, em ponto limitrophe com a Republica da Bolivia, devendo servir á navegação do Araguaya e do rio das Mortes directamente ou por meio de ramaes.

5.° Ao engenheiro Vicente Alves Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha, ou á empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão, dirija-se para Palmas ou o ponto inicial mais conveniente da navegação do rio Maranhão no de Goyaz.

6.° Ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou á empreza que organizar:

a) de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou de Alcobaça á margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades á margem do mesmo rio;

b) de uma linha de navegação a vapor no rio Tocantins, de Belém, capital do Estado do Pará, ao ponto inicial da estrada de ferro precedente, e de outra no mesmo rio comprehendida entre o ponto terminal da alludida estrada e a cidade do Porto Nacional ou a de Palmas, de modo a poder ligar-se a estrada de ferro mencionada no numero 5° deste artigo;

c) de linhas de navegação a vapor nos rios Araguaya e das Mortes em todas as secções navegaveis, podendo estender-se aos affluentes destes rios, bem como aos do Tocantins.

Art. 2.° Conceder para esse fim os seguintes favores, salvos os direitos de terceiros:

1°, privilegio por 60 annos para a construcção, uso e goso das linhas ferreas mencionadas no artigo precedente, e, outrosim, garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital que fôr empregado, até ao maximo correspondente a 30:000$ por kilometro;

2°, privilegio por 25 annos para uso e goso das linhas de navegação, e subvenção annual por 20 annos de 30:000$ para a do Baixo Tocantins, de 60:000$ para a do trecho desse rio acima da estrada de ferro, e de igual importancia para a do Araguaya e rio das Mortes;

3°, cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado das vias ferreas e fluviaes;

4°, isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Art. 3.° O Governo Federal chama a si as responsabilidades do Estado de Minas Geraes, as quaes serão substituidas pelas que resultam da presente concessão, relativamente aos contractos concernentes ás referidas linhas ferreas, que ficam declaradas de interesse geral.

Art. 4.° Nos contractos que forem celebrados para execução deste serviço serão observadas as clausulas, integraes deste decreto, que baixam assignadas pelo General Francsco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 16 de outubro de 1890.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

Clausulas a que se refere o decreto numero 862, desta data

I

Além do privilegio de que trata o presente decreto, o Governo concede:

1°, concessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda á que corresponder á média de 10 kilometros para cada lado da extensão das referidas linhas.

A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo;

2°, isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda do Estado, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios ou do Governador do Estado, e pagamento dos respectivos direitos;

3°, direito de desapropiar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, arma-

zens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos;

4°, preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavras de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empreza.

II

Si no prazo de um anno, contado desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a respectiva concessão.

III

Os trabalhos da estrada de ferro começarão no prazo de seis mezes depois le approvados os estudos, inclusive o orçamento, e fixado o respectivo capital garantido dentro do limite estabelecido de 30:000$ por kilometro; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo correspondente a 100 (cem) kilometros de estrada por anno, a contar do começo do segundo anno, depois de encetada a construcção do primeiro trecho.

A fixação do capital garantido para cada secção será provisoria, devendo ser revista depois de concluida toda a estrada, para o fim de ser definitivamente observado o limite alludido, á vista dos orçamentos approvados de todas as secções.

A construcção a cargo da Companhia Oeste de Minas poderá ser iniciada na estação de Perdões em direcção a Catalão, comtanto que ao mesmo tempo o seja no trecho comprehendido entre Perdões e a Estrada de Ferro Central do Brazil, salvo o caso de força maior.

A da estrada de ferro de Cuyabá ao ponto terminal limitrophe com a Republica da Bolivia terá começo depois de construido o trecho entre Cuyabá e Catalão.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo: para isso os projectos de todos os trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido, depois de rubricado pelo chefe da 1ª Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á approvação do Governo por secções de extensão não inferior a 100 (cem) kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para apresentação dos da primeira secção; os das secções seguintes serão apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos:

1.° Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as platafórmas dos córtes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

I. As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas, e a extensão dos patamares;

III. A extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de communicação transversaes.

2.° Perfis transversaes na escala de 1|200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3.° Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projectos horizontaes e verticaes, de secções transversaes e longitudinaes, na escala do 1|200.

4.° Plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriações.

5.° Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6.° Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias médias do transporte.

7.° Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8.° Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9.° Tabella dos preços compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I. Estudos definitivos e locação da linha;

II. Movimento de terras;
III. Obras de arte correntes;
IV. Obras de arte especiaes;
V. Superstructura das pontes;
VI. Via-permanente;
VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros;
VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
IX. Telegrapho electrico;
X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção;
XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatorio e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado e fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro, ou os que convier construir, e pontos mais convenientes para estações.

VI

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de 100 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma destas, uniformizar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa, seguida de uma contra-rampa, será separada desta por um patamar de 30 metros, pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequeno raio se evitará, o mais possivel, o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a producção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

VII

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e natureza do terreno.

VIII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba sinão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite. Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando fôr de direito, da Camara Municipal e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades de circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de communicação ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disso, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

IX

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre

nunca menor de 1m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disso haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

X

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, seguirá sempre as prescripções da arte de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accôrdo entre a companhia e o Governo.

A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de marcadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XI

A companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XII

O Governo reserva o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della durante o prazo da concessão, alterações, novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvado.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberto ao transito publico, e si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões que proporcionalmente a ellas cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A companhia incorrerá na multa de 2:000$ a 5:000$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E, si passados seis mezes mais, além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta da companhia.

XIV

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XV

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XVI

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, sus-

pensão de concessão ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção de trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção, igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da companhia.

XVII

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

Durante o tempo da concessão o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

O Governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XIX

A fiscalizaçao da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

O exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros garantidos, compete a uma commissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida, ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Governador do Estado.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da companhia a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XXI

Um anno depois da terminação dos trabalhos, a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

Logo que se verificar a juncção das linhas que fazem objecto da presente concessão, as companhias serão obrigadas a estabelecer trafego mutuo e tarifas differenciaes reciprocas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os tres annos.

XXIII

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

A companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a companhia fizer transporte por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez, pelo menos, de antecedencia.

As reducções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXV

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

1.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

2.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

3.° As malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

Serão transportados com o abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas:

1.° As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

2.° Munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito e da Guarda Nacional ou da Policia, com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.° Todos os generos de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo Governador do Estado, enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo Geral ou dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e destinados ás obras municipaes dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

XXVI

Logo que os dividendos excederem a 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

Estas reducções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisorias necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a companhia.

XXVIII

Na época fixada para a terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado em falta de accôrdo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no Estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital garantido, si o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXI

E' concedida á companhia a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30:000$ por kilometro, fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario á construcção de todas as obras da estrada, para acquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção da mesma estrada, até sua conclusão e acceitação definitiva e ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1$ para todas as operações.

§ 1.° O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao Governo de conformidade com a clausula V.

Além desses planos e mais desenhos de caracter geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessarios á consideração das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, e os de qualquer edificio da estrada de ferro, um mez antes de dar-se começo á obra e, si, findo esse prazo, a companhia não tiver so-

lução do fiscal, quer approvando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do Governo, a companhia será obrigada a fazel-as; si as não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.° Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXII

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.° Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.° Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditadas á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc

§ 3.° Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo do material rodante, nem o de machinas e apparelhos de qualquer natureza necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

§ 4.° Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o desde que o deposito no Thesouro Nacional ou na Delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigir e mediante pedido dirigido ao Ministerio da Agricultura com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5.° Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

XXXIII

A construcção das obras não será interrompida; e, si o fôr por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula 3ª não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, si passados 12 mezes além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos, e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva á parte da estrada que estiver concluida.

XXXIV

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXV

1.° A companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação do trafego da mesma estrada ou pelo Governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Governador do Estado um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despesas do

custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2.° A acceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar, e á modificação destas si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.° A submetter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XXXVI

O prazo do privilegio será contado da data em que começar a navegação franca de qualquer dos rios mencionados.

XXXVII

Logo que os dividendos excederem a 8 %, o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

XXXVIII

A cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, isenção de direitos de importação e o direito de desapropriação se farão effectivos nos mesmos termos dos ns. 1 a 3 da clausula I no que fôr applicavel e ficando reduzido ao prazo de 25 annos do privilegio o de 50 annos marcado no primeiro dos numeros indicados para a utilização dos terrenos.

XXXIX

A subvenção annual se fará effectiva, relativamente a cada uma das secções navegaveis especificadas, a contar da data em que fôr estabelecida a navegação depois de realizados os melhoramentos correspondentes que o concessionario obriga-se a effectuar de conformidade com a clausula seguinte.

XL

O concessionario obriga-se a fazer, á sua custa, os trabalhos e obras necessarios para melhorar o leito do rio Araguaya desde Santa Maria até ao ponto de sua confluencia com o rio Tocantins, e deste ultimo rio, a partir do ponto terminal da estrada de ferro até á cidade de Porto Nacional ou á de Palmas, e, bem assim, a fazer os estudos necessarios para determinar as secções navegaveis dos respectivos affluentes.

Nos trabalhos e obras a realizar para esse fim se terão em vista as seguintes condições da navegação a estabelecer: profundidade minima na estiagem 0m,60; largura minima dos canaes 16 metros, e velocidade maxima 13 kilometros, para que possam ser empregados vapores de 0m,40 de calado.

XLI

Effectuado o melhoramento nas condições expostas, será apresentada ao Governo, por intermedio do fiscal, uma planta indicando os trabalhos feitos afim de poder ser autorizado o estabelecimento da navegação para a effectividade da respectiva subvenção.

XLII

Na linha de navegação do baixo Tocantins se effectuará, pelo menos, uma viagem redonda por mez, e nas mais linhas se farão seis viagens redondas por anno no minimo.

Este numero de viagens, bem como o material fluctuante empregado poderão ser augmentados proporcionalmente ao desenvolvimento do trafego a juizo do Governo, caso o concessionario por si proprio não attenda á necessidade de semelhante augmento.

Da decisão do Governo, porém, haverá recurso voluntario para o arbitramento na fórma da clausula LIX.

Sem prejuizo das viagens entre os pontos extremos das secções navegaveis, poderá o concessionario estabelecer, de accôrdo com o Governo, viagens regulares entre pontos intermedios.

XLIII

O numero das escalas dos vapores, o dia e a hora da partida e da chegada dos mesmos, os preços dos transportes, serão determinados em tabellas approvadas pelo Ministerio da Agricultura, as quaes serão revistas pelo menos de tres em tres annos.

O preço da tonelada-kilometro transportada não excederá em caso algum de 40 réis.

As tarifas serão além disso differenciaes.

XLIV

Nas estações do concessionario o Governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessarias accommodações para a agencia do Correio, e poderá nomear o mesmo empregado do concessionario para o logar de agente, si assim o reclamar o serviço publico.

XLV

O concessionario transportará gratuitamente nos seus vapores:

1.° Quaesquer valores remettidos por ordem do Governo;

2.° As malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da respectiva repartição, com di-

reito á passagem de ré, livre de toda a despeza, correndo tambem por conta dos concessionarios o embarque e o desembarque das malas;

3.° O fiscal do Governo com direito á passagem de ré e á comedorias.

Os transportes da força publica ou de escoltas conduzindo presos terá o abatimento de 50 % sobre os preços ordinarios, e, em geral, qualquer transporte por conta do Governo Geral ou do Estado o abatimento de 20 %.

XLVI

As materias inflammaveis e explosivas só poderão ser recebidas e transportadas em botes, lanchas ou em vapores especialmente destinados para esse fim.

XLVII

O Governo Federal e os governadores dos Estados poderão lançar mão dos vapores do concessionario para o serviço do Estado, em circumstancias imperiosas e imprevistas, mediante prévio accôrdo sobre o preço, quer do fretamento, quer da compra; tomar-se-ha, porém, para base o seguinte:

O fretamento será regulado pelo maior rendimento, que dentro do anno obtenha o concessionario em uma das viagens da linha.

A compra o será pelo valor que tiver o navio no ultimo balanço, abatendo-se 10 %.

XLVIII

No caso de compra, o concessionario será obrigado a substituir os vapores que ceder ao Estado por outros nas condições do contracto e dentro do prazo de um anno.

XLIX

O typo do material fluctuante que houver de ser empregado na navegação, será sujeito á approvação do Governo.

O concessionario é obrigado a ter em serviço o material necessario para a boa execução do contracto.

O material fluctuante será revistado de seis em seis mezes pelo fiscal do Governo, nos portos que elle designar.

L

O Governo nomeará um fiscal, por elle pago, ao qual incumbirá velar pelo fiel cumprimento do contracto, podendo ter os ajudantes que forem necessarios.

LI

O concessionario remetterá annualmente á Secretaria de Estado do Ministerio da Agricultura mappas estatisticos dos trabalhos feitos, do trafego effectuado e do estado financeiro da empreza, segundo os modelos adoptados; e prestará as mais informações que lhes forem exigidas officialmente.

LII

O concessionario obriga-se a apresentar, antes de estabelecida a navegação, uma tabella das distancias a percorrer.

LIII

Os vapores e barcas empregados gosarão dos privilegios e isenções dos paquetes, observando-se a respeito da sua tripolação o mesmo que se pratica com os navios de guerra nacionaes; o que, entretanto, não os isentará dos regulamentos policiaes e da Alfandega.

LIV

Durante o tempo do privilegio o concessionario é obrigado a manter em perfeito estado de conservação as obras de melhoramento que executar, podendo o Governo, na falta de cumprimento desta clausula, fazer por conta do mesmo concessionario os trabalhos necessarios.

Findo o prazo do privilegio reverterão para a União, sem indemnização alguma, as obras que o concessionario houver executado no leito dos rios para facilitar a navegação.

O concessionario será preferido em igualdade de condições para os favores que o Governo quizer de novo conceder para a navegação de que se trata.

LV

Ficam marcados os seguintes prazos:

1.° De dous annos para o começo das obras do melhoramento dos rios, e o de seis annos para a respectiva conclusão;

2.° O de dous annos para o restabelecimento da navegação no baixo Tocantins, e o de sete annos para o das mais secções.

Todos estes prazos serão contados desta data

LVI

O concessionario fica sujeito ás seguintes multas, salvo caso de força maior:

1.ª Da quantia equivalente á subvenção respectiva, si não effectuar alguma das viagens estipuladas;

2.ª De 200$ a 500$, além da perda da respectiva subvenção na parte correspondente aos kilometros não navegados, si a viagem começada fôr interrompida;

3.ª De 50$ a 200$ pela demora na entrega ou recebimento das malas do Correio, pelo extravio ou máo acondicionamento destas:

4.ª De 50$ a 200$ por carta ou objecto postal que transportar sem estar devidamente franqueado e inutilizados os sellos;

5.ª De 100$ a 300$ pela inobservancia de alguma das presentes clausulas, para a qual não haja pena especial;

6.ª Da metade da subvenção annual, si fôr interrompido o serviço por mais de tres mezes.

LVII

A perda do privilegio e mais favores em virtude de caducidade da concessão não affectará a secção fluvial onde a navegação achar-se estabelecida em conformidade com as respectivas clausulas, que continuarão a vigorar relativamente a esta parte.

LVIII

Si o concessionario o exigir, o Governo fará cessar a execução do serviço a que se refere o contracto celebrado em 18 de junho do corrente anno, na cidade de Goyaz, pela Thesouraria de Fazenda com os cidadãos Luiz Guedes de Amorim e Adolpho da Costa Amorim, para a navegação do rio Araguaya, e approvado pelo aviso do Ministerio da Agricultura n. 106, de 29 de setembro proximo passado, em virtude e nos termos da clausula XII do mesmo contracto, transferindo ao concessionario, em seguida, o referido serviço nas condições estipuladas naquelle acto.

LIX

No caso de desaccôrdo entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pelo concessionario.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accôrdo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

LX

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões que se suscitarem entre a companhia e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira e pelos tribunaes brazileiros.

LXI

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200$ até 5:000$, e o dobro na reincidencia.

LXII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto, salvo o disposto nas clausulas XXXIII e LVII.

LXIII

O contracto deverá ser assignado dentro de 15 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1890. — *Francisco Glycerio.*

DECRETO N. 109 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1892

Fixa os casos de competencia dos poderes federaes para resolverem sobre o estabelecimento de vias de communicações fluviaes ou terrestres, entre a União e os Estados ou destes entre si.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte lei:

Art. 1.° E' da exclusiva competencia dos poderes federaes resolver sobre o estabelecimento:

1°, das vias de communicações fluviaes ou terrestres, constantes do plano geral de viação que fôr adoptado pelo Congresso;

2°, de todas as outras que futuramente forem, por decreto emanado do Poder Legislativo, consideradas de utilidade nacional por satisfazerem as necessidades estrategicas ou corresponderem a elevados interesses de ordem politica ou administrativa.

Art. 2.° Em todos os mais aquella competencia é dos poderes estadoaes.

Art. 3.° Quando o melhoramento interessar a mais de um Estado, sobre elle resolverão os governos respectivos.

Art. 4.° Além das vias de communicação de que trata o art. 1°, poderá a União estabelecer ou auxiliar o estabelecimento de outras, precedendo, neste caso, accôrdo com os poderes competentes dos Estados ou do Estado a que possam elles interessar. Poderá tambem permittir que as linhas a que se refere o mesmo artigo sejam estabelecidas por conta de um ou mais Estados interessados, celebrando para isso, com os Governos respectivos, convenios pelos quaes fiquem garantidas a uniformidade de administração e outras conveniencias de caracter federal.

Paragrapho unico. Taes accôrdos e convenios sempre celebrados pelo Poder Executivo, só cream obrigações para a União depois de approvados pelo Congresso Nacional.

Art. 5.° Revogam-se as disposições em contrario.

O Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 14 de outubro de 1892, 4° da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Correia.

DECRETO N. 1.021 — DE 26 DE AGOSTO DE 1903

Manda applicar a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal o decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, com algumas alterações.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.° São applicaveis a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal, executadas administrativamente, ou por contracto, as disposições do decreto legislativo n. 816, de 10 de julho de 1855, com a seguinte alteração:

Os arbitros incumbidos de fixar o valor da indemnização serão em numero de tres, sendo nomeados, um pelo respectivo Governo, outro pelo proprietario ou seus representantes legaes, e o terceiro pelo juiz.

Art. 2.° O Governo expedirá regulamento para execução da presente lei, mo-

dificando, de accôrdo com ella, o processo estabelecido pelo decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, e demais formalidades, para desapropriações, podendo consolidar as disposições vigentes. O *quantum* da indemnização ao proprietario não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto predial e tendo por base este imposto lançado no anno anterior ao da decretação da desapropriação.

§ 1.° Si a propriedade não estiver sujeita a imposto predial, o valor da indemnização será calculado pelo aluguel do ultimo anno, verificado ou estimado por arbitros.

§ 2.° Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, ou tiver cahido em estado de ruinas, a indemnização não ficará sujeita aos limites estabelecidos no regulamento.

§ 3.° Si houver urgencia, póde o Governo respectivo, depositando o maximo estabelecido, requerer ao juiz a immediata immissão na posse do immovel, até que seja regularmente verificada a importancia da indemnização. Feito o deposito, poderá, entretanto, o proprietario levantar desde logo a somma correspondente ao minimo.

§ 4.° Si, por qualquer motivo, não forem levadas a effeito as obras para as quaes foi decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo a importancia recebida, indemnizando as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas, e augmentando o valor do predio.

§ 5.° Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, será facultado ao proprietario, que acceitar a indemnização por accôrdo, a acquisição dos terrenos nas novas vias de communicação, si os houver disponiveis, fixado pelo respectivo Governo o preço minimo, independente de concurrencia.

§ 6.° Si houver accumulo de serviço nos processos das desapropriações, poderá o Governo nomear, pelo Ministerio ao qual pertença a obra, uma ou mais pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em juizo ou fóra delle, percebendo a remuneração razoavel que fôr arbitrada pela verba consignada para as despezas de desapropriação.

§ 7.° Quando os locatarios reclamarem, em tempo opportuno, qualquer indemnização a que tenham provado direito por bemfeitorias necessarias ou uteis, que valorizem o predio, ou por haverem reconstruido o predio anteriormente á presente lei, o Governo poderá entrar em accôrdo com elles pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo.

Em falta desse accôrdo prevalecerão a avaliação, as regras e os limites legaes. Fica entendido que o valor pago aos locatarios não poderá ser computado na parte do proprietario, ao qual só competirá a indemnização do preço dado, segundo as regras desta lei, ao predio sem as bemfeitorias, ou ao terreno sem edificio.

§ 8.° As questões entre proprietarios e locatarios ou quaesquer terceiros não impedirão, em caso algum, o seguimento do processo da desapropriação. E, pois, em falta de accôrdo entre os interessados, o Governo depositará o preço das avaliações para que sobre elle os interessados exerçam seus direitos; e feito o deposito, o Governo entrará na posse do predio, continuando o processo desembaraçadamente.

§ 9.° Quando no predio desapropriado houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá, si julgar justo e equitativo, indemnizar ou fazer á sua custa a despeza do desmonte e transporte dessas installações, ou apenas auxiliar com uma parte razoavel os gastos do transporte.

Art. 3.° O Governo no regulamento estabelecerá tambem as regras e formalidades para a occupação temporaria de immoveis, quando fôr indispensavel á execução das obras decretadas e para a devida indemnização aos proprietarios.

Art. 4.° Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 4.956 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1903.

Approva o regulamento de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Usando da autorização conferida pelo art. 2° do decreto n. 1.021, de 26 de agosto deste anno, resolve approvar o regulamento que com este baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores, de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica para todas as obras da União e do Districto Federal.

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1903, 15° da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.956, desta data.

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 1.° A desapropriação só pode ter logar por *necessidade* ou *utilidade* publica, legalmente verificada com excepção unica á plenitude do direito de propriedade, na fórma do art. 72, § 17, da Constituição Federal.

Art. 2.° A desapropriação por *necessidade* publica verifica-se nos seguintes casos (lei de 9 de setembro de 1826, art. 1°; decreto n. 353, de 12 de julho de 1845, art. 35):

1.° Defesa do Estado;
2.° Segurança publica;

3.º Soccorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinaria calamidade;

4.º Salubridade publica.

Art. 3.º A desapropriação por *utilidade* publica verifica-se nos seguintes casos (decreto n. 353, de 1845, art. 1º):

1.º Construcção de edificios e estabelecimentos publicos de qualquer natureza que sejam;

2.º Fundação de povoações, hospitaes e casas de caridade ou de instrucção;

3.º Aberturas, alargamentos, ou prolongamentos de estradas, ruas, praças e canaes;

4.º Construcção de pontes, fontes, aqueductos, portos, diques, cáes, pastagens e de quaesquer estabelecimentos destinados a commodidades ou servidão publica;

5.º Construcções ou obras destinadas á decoração, ou salubridade publica.

Art. 4.º A verificação dos casos de necessidade publica, a que se destinar a propriedade particular, será feita a requerimento do procurador da Republica perante o juiz seccional do domicilio do proprietario, com audiencia deste (lei de 1826, art. 3º).

Art. 5.º A verificação dos casos de utilidade publica terá logar por acto do Congresso ou do Presidente da Republica, quanto ás obras da competencia da União, por ellas executadas, ou por emprezarios, ou companhia, a quem fôr incumbida a sua execução. E por acto do Conselho, ou do prefeito do Districto Federal, em relação ás obras de utilidade publica do municipio, por elle projectadas e executadas administrativamente, ou por contracto (decreto n. 353, de 1845, arts. 2º e 11, § 1º; decreto legislativo n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, art. 1º).

Art. 6.º Quando fôr determinada, por lei ou decreto, qualquer obra das indicadas no art. 3º, comprehendendo no todo, ou em parte, predios e terrenos particulares, que devam ser cedidos ou desapropriados, será levantado por engenheiros o plano da obra e as plantas dos predios e terrenos comprehendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencerem (decreto n. 353, de 1845, art. 2º).

Art. 7.º Os proprietarios dos predios e terrenos, sujeitos á desapropriação, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos sobreditos planos e plantas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios; salvo a estes o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por estes exames (decreto n. 1.664, de 1855, art. 14).

Art. 8.º Approvados os planos e plantas das obras por decreto do Presidente da Republica, ou do prefeito (art. 5º), entender-se-hão desapropriados em favor da União, ou do Districto Federal, ou respectivos concessionarios, todos os predios e terrenos nelles comprehendidos, total ou parcialmente, que necessarios forem á sua execução (decreto n. 353, de 1845, art. 9º; decreto n. 1.664, de 1855, art. 2º).

Art. 9.º A transmissão da propriedade, legalmente verificada a desapropriação, tornar-se-ha effectiva pela indemnização do seu valor, fixado, na falta de accôrdo, por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 31 a 35 (decreto n. 353, de 1845, arts. 11, 30 e 32; decreto n. 1.664, de 1855, arts. 3º e 9º).

Art. 10. Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação dos planos e plantas por decreto (decreto n. 353, de 1855, art. 2º).

Art. 11. A reivindicação, resolução e quaesquer outras acções reaes não poderão sobrestar o pronunciamento da desapropriação, nem impedir o effeito da transferencia da propriedade, livre e desembargada de todos os encargos judiciaes e extrajudiciaes, salvo aos reclamantes allegarem e disputarem seus direitos sobre o preço, que fôr consignado em deposito, como indemnização, e nelle ficarão subrogados todos os onus, hypothecas e lides pendentes, quer a desapropriação se opere por sentença judicial, quer por convenção amigavel (decreto n. 353, de 1845, art. 31; decreto n. 1.664, de 1855, art. 7º; decreto n. 370, de 1890, arts. 137, § 6º, e 226, § 6º; decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 8º).

Art. 12. Os terrenos ou predios que houverem de ser desapropriados sómente em parte, si ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou privados das serventias necessarias para uso e goso dos não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios (decreto n. 353, de 1845, art. 25; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 2).

Art. 13. Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, aos proprietarios, que acceitarem a indemnização por accôrdo, será facultada a acquisição dos terrenos disponiveis nas novas vias de communicação pelo preço minimo que fixar o Governo, independente de concorrencia (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 5º).

Art. 14. Si por qualquer motivo não forem levadas a effeito as obras, para as quaes fôr decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas e augmentado o seu valor locativo (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º, § 4º).

TITULO II

DA FÓRMA JUDICIAL DAS DESAPROPRIAÇÕES

Art. 15. A fórma judicial da desapropriação não tem outro fim sinão regular e estatuir sobre as indemnizações e prévio pagamento, ou deposito, da quantia ou quantias fixadas para o effeito da emissão da posse em favor do desapropriante ou emprezario das obras.

Art. 16. Na falta de accôrdo com os proprietarios, os procuradores seccionaes, os agentes, ou representantes que nomear

o Poder Executivo, pelo Ministerio a que pertencer as obras, quando da competencia da União, promoverão a desapropriação, pela fórma determinada no art. 18, perante o juiz seccional do Estado, em que forem situados os immoveis.

Será promovido o processo pelos procuradores da Fazenda Municipal, ou agentes que nomear o prefeito, na desapropriação para as obras da competencia do Districto Federal (decreto numero 353, de 1845, art. 10; decreto numero 1.021, de 1903, art. 2°, § 6°).

Art. 17. Os emprezarios ou companhias, incumbidos da execução das obras, promoverão as desapropriações, usando dos mesmos direitos dos procuradores da Republica e Fazenda Municipal (decreto n. 353, de 1845, art. 34; decreto n. 1.664, de 1845, art. 3°).

Art. 18. O requerimento para se instaurar o processo deverá ser instruido com os seguintes documentos (decreto n. 1.664, de 1855, art. 4°):

I, cópia do decreto que approvou o plano das obras;

II, cópia da planta especial do predio ou terreno, authenticada pela repartição competente, no tocante á sua exactidão e comprehensão do dito predio ou terreno no plano approvado;

III, certidão do imposto predial, lançado no anno anterior ao do decreto da desapropriação, si se tratar de immovel urbano;

IV, a declaração da quantia ou quantias que se offerece por indemnização ao proprietario e demais interessados.

Art. 19. Os proprietarios e interessados, que residirem no fôro da situação do immovel, serão citados pessoalmente, e si residirem fóra, ou estiverem ausentes, serão notificados por editos, com o prazo de 30 dias, para na primeira audiencia, que se seguir á citação, louvarem-se e verem louvar-se em arbitradores que procedam á alienação do immovel, sendo que não queiram acceitar a quantia ou quantias offerecidas para essa indemnização. Devendo, outrosim, declarar os nomes dos inquilinos ou rendeiros e possuidores de bemfeitorias que possam ser prejudicados pela desapropriação, e apresentar cópia authentica dos contractos que com elles tiverem, sob pena de ficarem obrigados ás indemnizações aos ditos interessados (decreto n. 353, de 1845, art. 12).

Art. 20. Nas desapropriações em que forem comprehendidos bens de orphãos, ou pessoas a elles equiparadas, seus tutores e curadores serão autorizados por simples despachos dos juizes competentes a acceitar as offertas, achando-as uteis a seus tutelados ou curatelados (decreto de 1845, art. 15; decreto de 1855, art. 6°.)

Art. 21. Decorrido o termo do edital, e accusadas as citações em audiencia, si comparecerem os proprietarios, interessados, ou seus legitimos representantes, e acceitarem as offertas, ou annuirem os procuradores ou agentes da desapropriação ás exigencias por elles feitas, o juiz mandará tomar por termo o accôrdo e o homologará por sentença.

§ 1.° Si recusarem, ou não comparecerem, proceder-se-ha na mesma audiencia á louvação dos arbitradores, engenheiros, ou peritos, nomeados um pelo proprietario ou seu bastante procurador, outro pelo agente ou representante do Governo Federal ou Municipal, e o terceiro pelo juiz.

§ 2.° Nos casos de revelia, o juiz nomeará os arbitradores que competeria ao proprietario nomear.

§ 3.° No caso de concorrerem co-proprietarios e outros interessados na indemnização, si não accordarem todos sobre a escolha do arbitrador, a sorte decidirá dentre os que por elles forem indicados (decreto n. 353, de 1845, art. 14, *alinea*).

Art. 22. Os arbitradores, louvados ou nomeados, não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos, ou tendo algum impedimento legal (decreto n. 1664, de 1855, art. 10).

Art. 23. São impedidos para a nomeação ou louvação:

1.° Os inimigos capitaes, amigos intimos e os parentes consanguineos ou affins até o 2° gráo, contado segundo o direito canonico;

2.° Os interessados nas obras ou prejudicados pela desapropriação.

Art. 24. Resolvido o incidente da louvação, o juiz designará dia e hora para o arbitramento no logar da situação do immovel notificando o escrivão aos interessados na diligencia.

Art. 25. No dia, logar e hora designados, comparecendo os arbitradores, ou substituidos os que faltarem, pela mesma fórma do art. 21, prestarão compromisso de bem e fielmente cumprirem o dever, e reunindo-se sob a presidencia do juiz, este lhes apresentará:

1.° As plantas dos immoveis sujeitos á desapropriação e os documentos offerecidos pelas partes em seu favor;

2.° As offertas e exigencias para as indemnizações.

Art. 26. As partes, ou seus procuradores, poderão apresentar resumidamente suas observações.

Art. 27. A discussão será publica, não podendo continuar além do dia designado para a diligencia: e logo que encerrada pelo juiz, os arbitradores se retirarão á sala particular e o que resolverem por maioria de votos, depois de reduzido a escripto pelo 3° e por todos assignados, será immediatamente entregue ao juiz, que homologará o laudo por sentença, condemnando nas custas a parte vencida (decreto n. 353, de 1845, art. 28; decreto n. 1.664, de 1855, art. 9°).

§ 1.° Si as indemnizações não excederem ás offertas, ou ás exigencias, serão condemnados aquelles que as tiverem recusado.

§ 2.° Si a indemnização fôr superior á offerta e inferior á exigencia, as custas se dividirão em proporção.

§ 3.° Os proprietarios, qualquer que seja a somma da indemnização, serão sempre condemnados nas custas, quando não declararem acceitar as offertas e as quantias que pretendem.

Art. 28. No caso de desaccôrdo dos arbitradores das partes, o 3° nomeado pelo juiz, fixará o *quantum* da indemnização

entre os valores maximo e minimo por elles propostos.

Art. 29. Da sentença que homologar o arbitramento poderá ser interposta appellação para o Supremo Tribunal Federal, ou para a Camara Civil da Côrte de Appellação, conforme a jurisdicção onde tiver sido intentado o processo (artigo 16).

A appellação terá só o effeito devolutivo e apenas poderá ser provida para annullar-se o processo por falta de formalidades essenciaes.

Art. 30. O processo estabelecido nos artigos antecedentes será applicado á desapropriação de aguas, liquidando-se o valor da indemnização pela fórma determinada no art. 37.

TITULO III

DAS INDEMNIZAÇÕES E FÓRMA DA AVALIAÇÃO

Art. 31. No arbitramento das indemnizações serão observadas as seguintes regras:

§ 1.º Os arbitradores fixarão indemnizações distinctas em favor de cada uma das partes que as reclamarem sobre titulos differentes (dec. n. 353, de 1845, art. 23; decreto n. 1.664, de 1855, artigo 12, n. 3).

Nos casos de usofructo, porém, será fixada uma só indemnização, em attenção ao valor total da propriedade, e sobre a quantia fixada, o usofructuario e o proprietario exercerão seus direitos.

O usofructuario, que não fôr pae ou mãe do proprietario, poderá ser obrigado a prestar a fiança.

§ 2.º O *quantum* das indemnizações não será inferior ás offertas dos promotores representantes ou agentes da desapropriação, nem superior ás exigencias dos proprietarios e interessados (decreto numero 353, de 1845, art. 24; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, § 1º).

§ 3.º As contestações, duvidas ou litigios sobre o direito e qualidade dos reclamantes (art. 11) não obstarão a fixação das indemnizações, ordenando o juiz o respectivo deposito para ser levantado por quem de direito.

§ 4.º Nas desapropriações dos predios e terrenos sómente em parte (art. 12), os arbitradores avaliarão no seu todo, fixando separadamente a indemnização da parte comprehendida.

§ 5.º Si a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o *quantum* da indemnização não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no anno anterior ao decreto de desapropriação (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º).

§ 6.º Nos predios occupados pelos donos, ou pessoas pobres, e estalagens, o conto da porcentagem declarada no artigo 12, n. 1 e § 2º do decreto n. 1.051, de 1878, e arts. 13, n. 1 e § 2º e 4º, § 4º do decreto municipal n. 432, de 1903.

§ 7.º Si a propriedade não estiver sujeita ao imposto predial, o valor da indemnização será verificado e calculado valor locativo será computado sem o desconto sobre a base do aluguel do ultimo anno (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 1º).

§ 8.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, o *quantum* da indemnização será fixado sobre a base do valor locativo dos immoveis em situação e condições analogas.

§ 9.º Si a propriedade estiver em ruinas, ou tiver sido condemnada, os arbitradores, estimando a importancia das obras necessarias á precisa reparação, ou reconstrucção, poderão fixar um valor minimo inferior ao determinado no § 5º.

Art. 32. Para a fixação do maximo e minimo das indemnizações, os arbitradores attenderão ao valor da propriedade, sua situação, estado de conservação e segurança, preço da sua acquisição e interesse que della tira o proprietario; e nos casos do art. 12 ao valor em que ficar o resto da propriedade por causa da obra nova, ao damno que provier da desapropriação e quaesquer outras circumstancias que influam no preço.

§ 1.º Na indemnização do valor de terrenos baldios, os arbitradores attenderão ás suas condições e aptidões culturaes, e tudo quanto possa influir e concorrer para o augmento de seu valor.

§ 2.º As construcções, porém, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, posteriormente ao decreto approvando o plano das obras, não serão attendidas pelos arbitradores (decreto de 1845, art. 26).

Art. 33. Nos casos de propriedade sujeita a aforamento, ou emprazamento perpetuo:

I. O valor do dominio directo, ou do senhorio, será calculado sobre a importancia de 20 fóros e um laudemio;

II. O do dominio util, foreiro ou emphyteutico, será calculado sobre o valor do predio livre, deduzido o do dominio directo; e o dos sub-emphyteuticos será esse mesmo valor, deduzidas 20 pensões sub-emphyteuticas e equivalentes ao dominio de emphyteutica principal.

Art. 34. Si a propriedade estiver sujeita á locação ou arrendamento temporario, aos locatarios, que tiverem reconstruido o predio, ou feito bemfeitorias uteis ou necessarias, anteriormente á data da lei, e que augmentem o valor locativo, o Governo poderá entrar em accôrdo, pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º § 7º).

Na falta de accôrdo, a importancia provada das sobreditas obras ou bemfeitorias será rateada pelo numero de annos da locação, deduzidas as quotas dos annos decorridos.

Art. 35. A indemnização aos locatarios, e bem assim a dos foreiros, nos casos do n. 11 do art. 32, não serão computadas na parte que competir aos proprietarios.

Art. 36. Quando no predio houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá indemnizar ou fazer á sua custa a despeza de desmonte e transporte dessas installações, ou auxiliar, apenas, com uma parte razoavel os gastos de transporte (decreto de 1903, art. 2º, § 9º).

Art. 37. O valor da indemnização, nos casos da desapropriação de aguas, será o

que corresponder ao volume ou força motora de que effectivamente utilizar-se o proprietario ao tempo da desapropriação (lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, art. 21, n. 11).

§ 1.º A indemnização não excederá á exigencia do proprietario, nem será inferior:

a) á offerta préviamente approvada pelo Governo;

b) a 6 % do valor da propriedade, constante de inventario, ou contracto de acquisição, revestido das formalidades legaes, e na falta de inventario, ou contracto, de valor que estimarem os arbitradores (lei n. 3.396, de 1888, art. 21, n. 11).

§ 2.º Quando o abastecimento exigir construcções em terrenos proximos ou adjacentes aos mananciaes, serão fixadas indemnizações aos que para esse fim forem desapropriados, segundo as regras do artigo 31 (lei n. 3.396, de 1888, art. 22).

§ 3.º Possuindo o proprietario estabelecimento que fique prejudicado com a desapropriação, por não permittir o interesse publico, que, na fórma do paragrapho seguinte, lhe seja fornecida quantidade de agua sufficiente para a respectiva exploração, será tambem desapropriado o mesmo estabelecimento, regulando-se a indemnização pelo disposto no mencionado art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, artigo 23).

§ 4.º Além da indemnização, é garantida ao proprietario a quantidade de agua necessaria ao consumo domestico, fazendo-se para esse fim as convenientes derivações (lei n. 3.396, de 1888, art. 24).

Art. 38. Resolvida a indemnização pela acceitação da offerta, accôrdo ou sentença, e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada nos casos do art. 11, o juiz mandará passar mandado de immissão de posse, operando-se por elle a transferencia do dominio da propriedade.

Art. 39. A desapropriação é isenta do imposto de transmissão de propriedade e o respectivo processo dos sellos fixo e proporcional (decreto de 1845 art. 33) e da taxa judiciaria.

TITULO IV

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 40. Nos casos de perigo imminente, como de guerra, ou commoção, cessarão todas as formalidades e poder-se-á tomar posse do uso, quanto baste, reservados os direitos dos proprietarios e interessados para serem deduzidos em tempo opportuno (lei de 1826, art. 8º).

Art. 41. A disposição do artigo anterior é applicavel aos casos em que houver sido expressamente declarada a urgencia da desapropriação, para o effeito da posse dos immoveis indispensaveis á immediata execução das obras (decreto de 1903, art. 2º, § 3º).

§ 1.º Para a expedição do mandado, porém, quando não houver accôrdo sobre a indemnização e prévio pagamento do preço, será depositado o valor maximo que competir por direito aos proprietarios e interessados (arts. 31, 19, §§ 1º, 33 e 34), sobre a base do imposto predial ou do aluguel, por estimativa dos arbitradores.

§ 2.º Feito o deposito, poderá ser levantado o minimo, e se proseguirá no processo do arbitramento para a liquidação definitiva das indemnizações, pela fórma dos artigos antecedentes.

Art. 42. Poderão ser occupados temporariamente os terrenos não edificados, de imprescindivel necessidade para a installação dos serviços e trabalhos preparatorios da execução das obras, e extracção de materiaes destinados ás mesmas obras (decreto de 1903, art. 3º).

§ 1.º A occupação provisoria, como um arrendamento forçado, será requerida e concedida mediante preço certo pelo tempo da sua duração e responsabilidade dos damnos e prejuizos por ella causados, estimados por convenção amigavel ou por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 18 e 21.

§ 2.º Fixadas as indemnizações e depositada a que houver sido convencionada, ou arbitrada, como garantia provisoria da responsabilidade eventual do damno, expedir-se-á o respectivo mandado, que servirá de titulo ao occupante, até que, terminadas as obras, se proceda ao arbitramento para a definitiva indemnização dos damnos e interesses pelo facto da occupação e dos que forem devidos pelas deteriorações e prejuizos por ella verificados.

Art. 43. Continuam em vigor as disposições da lei de 9 de setembro de 1826 e decs. ns. 353, de 1845, 1.664, de 1855, não expressamente declarados no presente regulamento, que não houverem sido revogados pelo decreto n. 1.021, de 26 de agosto de 1903.

Rio, 9 de setembro de 1903 — *J. J. Seabra.*

DECRETO N. 7.897 — DE 10 DE MARÇO DE 1910

Approva o novo regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2º, n. XVII, da lei numero 2.210, de 28 de dezembro de 1909, resolve approvar o regulamento que a este acompanha, para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Leopoldo de Bulhões

Regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte, a que se refere o decreto n. 7.897, desta data

CAPITULO I

DA INCIDENCIA DO IMPOSTO E SUAS TAXAS

Art. 1.º O imposto de transporte, por via terrestre, fluvial ou maritima, será cobrado em toda a Republica, pela fórma determinada no presente regulamento e incide:

a) sobre os bilhetes que dão direito a circular nas estradas de ferro con-

struidas pela União, pelos Estados ou por companhias e emprezas particulares, subvencionadas ou não;

b) sobre os bilhetes que dão direito a passagens em embarcações a vapor, de companhias ou emprezas de transporte fluvial ou maritimo, subvencionadas ou não.

Art. 2.° O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *a* do artigo antecedente será cobrado na razão de 10 % do custo das passagens singelas ou de ida e volta, não se podendo cobrar mais de 2$ por bilhete singelo, de qualquer classe ou denominação.

§ 1.° Os bilhetes de series ou assignaturas mensaes, trimestraes ou annuaes ficarão sujeitos ao imposto na razão de 10 % de seu custo, salvo quando o bilhete simples estiver isento do imposto, caso em que a assignatura será tambem isenta.

§ 2.° As cadernetas kilometricas ficam sujeitas ao imposto na razão de 10 % de seu valor total.

Art. 3.° O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *b* do art. 1° será cobrado:

a) para os portos interiores do paiz, á razão de 3 % do valor do bilhete singelo ou de ida e volta até o maximo de 2$ por bilhete, de qualquer classe ou denominação;

b) para o exterior na razão de 5 % sobre o valor do bilhete;

Quando o preço do bilhete fôr cobrado em ouro será feita a conversão em moeda nacional ao cambio de 15 d. para determinação do valor do bilhete.

CAPITULO II

DAS ISENÇÕES

Art. 4.° São isentos do imposto:

a) os bilhetes ou cartões de passagens das ferro-vias da Capital Federal e seus suburbios e das capitaes dos Estados, e aos dos *tramways* ou carris urbanos de tracção animada, a vapor ou electricidade;

b) as passagens singelas até 5$ inclusive, nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados e pelas Municipalidades ou por companhias particulares;

c) as passagens inferiores a 10$, nas barcas a vapor;

d) as que para o exterior, tomarem os membros do Corpo Diplomatico e suas familias;

e) as dos indigentes que tiverem de ser repatriados;

f) as gratuitas, concedidas a crianças menores de dous annos;

g) as passagens e passes concedidos por conta da União e dos Estados, assim como as do serviço das companhias ou emprezas;

h) nas passagens de ida e volta o preço do bilhete singelo corresponderá á metade do preço do custo daquellas passagens.

Art. 5.° Comprehendem-se entre os membros do Corpo Diplomatico, para o fim de gozarem de isenção do imposto, os addidos civis, militares e navaes, ás legações ou embaixadas.

Art. 6.° São para o mesmo effeito equiparados aos indigentes de que trata a lettra *e* do art. 4° os marinheiros de navios mercantes estrangeiros que, em consequencia de naufragio ou de permanencia em hospital, ficarem abandonados em portos do Brazil.

Art. 7.° Não são considerados membros do Corpo Diplomatico e, portanto, não gozarão de isenção do imposto os consules de carreira.

Art. 8.° Os passageiros de 1ª classe que, tendo tomado passagem directa de um porto estrangeiro para outro tambem estrangeiro, interromperem a viagem em porto nacional, não são obrigados ao imposto quando tiverem de proseguir; bem assim o passageiro que, sahindo do paiz com destino ao estrangeiro, interromper a viagem em qualquer dos portos nacionaes de escala, salvo si o imposto não tiver sido pago no porto de partida.

CAPITULO III

DA FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 9.° A fiscalização do imposto de transporte será exercida:

I. No Districto Federal, pelo fiscal do mesmo imposto, creado pelo decreto numero 5.233, de 4 de julho de 1904, e no Estado de S. Paulo pelo fiscal creado pelo decreto n. 7.783, de 31 de dezembro de 1909.

II. Nos Estados, pelos agentes fiscaes dos impostos de consumo que forem designados pelos chefes das repartições fiscaes da zona em que tenha o imposto de ser arrecadado.

Art. 10. Aos funccionarios de que trata o artigo antecedente compete:

1.° Fiscalizar, diariamente, nos escriptorios e agencias de companhias de estradas de ferro e das de navegação a venda de bilhetes de passagens que incidirem no imposto, de accôrdo com este regulamento.

2.° Apresentar á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados até o dia 10 de cada mez um mappa demonstrativo da venda dos bilhetes no mez anterior, discriminadamente por companhias e pelas respectivas taxas.

3.° Representar immediatamente ao director da Recebedoria, no Districto Federal, e aos chefes das repartições fiscaes competentes, nos Estados, contra as difficuldades e abusos que encontrarem, afim de serem levados ao conhecimento do Ministro da Fazenda, quando deste depender a providencia.

Art. 11. Para effeito da fiscalização, as administrações das estradas de ferro e das companhias de navegação são obrigadas a ministrar aos funccionarios a que se refere o art. 9° todos os esclarecimentos necessarios e a nota da venda diaria de bilhetes de passagem.

Art. 12. São excluidas desta fiscalização as estradas de ferro da União, custeadas directamente pelo Governo.

Art. 13. Os empregados incumbidos de examinar as contas das estradas de

ferro, os engenheiros fiscaes e os funccionarios encarregados de inspeccionar as companhias de navegação subvencionadas são tambem obrigados á fiscalização deste imposto, dando immediatamente conta ao Thesouro ou ás repartições fiscaes competentes das irregularidades ou infracções de que tiverem conhecimento.

Art. 14. Não obstante a fiscalização estabelecida neste regulamento, o Governo exercerá qualquer outra, sempre e pelo modo que entender conveniente.

CAPITULO IV

DA COBRANÇA E ESCRIPTURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. A arrecadação do imposto será feita pelas administrações das estradas de ferro ou companhias de navegação, e seu producto recolhido á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados.

Art. 16. O recolhimento da renda deste imposto terá logar, mediante guias demonstrativas;

a) para as estradas de ferro — do numero dos bilhetes obrigados ao imposto e da importancia por elles produzida;

b) para as companhias de navegação — do numero de bilhetes vendidos, do nome do vapor, porto de destino do passageiro, preço da passagem e quota do imposto, sendo esta guia acompanhada da relação nominal dos passageiros, rubricada pelo capitão do porto do logar.

Art. 17. As directorias das estradas de ferro da União farão o recolhimento a que se refere o artigo antecedente até o fim do mez subsequente ao da arrecadação; as das estradas de ferro dos Estados, das Municipalidades e das emprezas particulares, bem como as de companhias de navegação, subvencionadas ou não, dentro dos primeiros 15 dias uteis do mez seguinte ao da cobrança.

Art. 18. Na cobrança das respectivas taxas serão as fracções inferiores a 100 réis cobradas como 100 réis.

Art. 19. As repartições a que se refere o art. 15 farão escripturar o imposto discriminando o que fôr produzido pelo transporte maritimo do que provier do transporte por terra. Igual discriminação se fará nos balanços do Thesouro.

CAPITULO V

DAS MULTAS

Art. 20. As companhias e emprezas particulares que infringirem o disposto no art. 17 serão punidas com a multa de 10 a 50 % da importancia a recolher.

CAPITULO VI

DOS RECURSOS

Art. 21. Das decisões dos chefes das repartições fiscaes, nos Estados, cabe recurso para os delegados fiscaes.

Art. 22. Das decisões do director da Recebedoria, no Districto Federal, e das dos delegados fiscaes, quer em 1ª quer em 2ª instancia para o Ministro da Fazenda.

Art. 23. Os recursos que versarem sobre multas não serão acceitos sem prévio deposito da respectiva importancia.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 24. As delegacias fiscaes, nos Estados, poderão firmar accôrdo com as emprezas e companhias de estradas de ferro e de navegação maritima ou fluvial para a arrecadação do imposto, mediante a porcentagem de 4 %, correndo por conta das mesmas as despezas que tiverem de fazer com a impressão dos bilhetes de passagens e quaesquer outras que dependerem a cobrança e entrega da renda.

Art. 25. Os fiscaes do imposto a que se refere o art. 9º, n. 1, terão a porcentagem marcada nos decretos que crearam os respectivos logares. Os agentes fiscaes dos impostos do consumo nenhuma porcentagem perceberão pela arrecadação deste imposto.

Art. 26. Este regulamento entrará em execução no dia 1 de abril de 1910.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910. — *Leopoldo de Bulhões.*

DECRETO N. 8.592 — DE 8 DE MARÇO DE 1911

Approva o Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na alinea XI do art. 2º da lei n. 2.321, de 30 de dezembro de 1910, resolve approvar o Regulamento, que a este acompanha, para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911, 90º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Francisco Antonio de Salles.

Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros a que se refere o decreto n. 8.592, desta data.

Art. 1.º A isenção de direitos de importação ou consumo e de expediente comprehende:

§ 1.º Os objectos que gosam dessa concessão por disposição especial de lei ou decreto do poder competente.

§ 2.º Os objectos que constam da Tarifa das Alfandegas.

§ 3.º A bagagem de passageiros.

§ 4.º Os objectos que constam do artigo 27 da actual lei orçamentaria da receita e que são os seguintes, de caracter geral, isentos de direitos de importação:

I e de expediente dos generos livres de direito:

Agricultura e pecuaria

1°, os machinismos e materiaes destinados ao aperfeiçoamento do fabrico do assucar e construcção ou melhoramento dos respectivos engenhos centraes e os materiaes de custeio e peças sobresalentes, introduzidos directamente por agricultores ou por emprezas agricolas. Esses machinismos e materiaes que a Tarifa considera livres de direito e expediente comprehendem:

a) a ossatura ou armação de ferro bem como os seus pertences — como columnas, parafusos, arrebites, laminas de zinco ou de ferro zincado para parede e cobertura;

b) material para illuminação electrica ou gaz, completo;

c) ferramentas de officinas de reparos, talhas portateis, forjas e mais utensilios;

d) machinas e apparelhos para o fabrico de assucar, distillação de aguardente e de espirito; moinhos de quebrar e pulverizar assucar, tachas, moendas, alambiques e columnas distillatorias com seus accessorios, fôrmas e passadeiras, crystalizadores para purgar e refinar assucar;

e) tijolos refractarios proprios para fornalhas de caldeiras de vapor;

f) balanças para pesar as cannas e os assucares e tanque de ferro para depositos;

g) peças de machinas nas condições previstas no art. 424, § 28, da Consolidação das Leis das Alfandegas.

2°, os phosphatos e superphosphatos de cal, quer mineraes, quer de ossos, nitrato de potassa e de soda, sulphato de ammonea, de cobre, de ferro ou de potassa, enxofres, guanos artificiaes, kainito, chloreto de potassa e formicidas quando destinados a adubos ou correctivo na industria agricola, importados por agricultores;

3°, o gado de cria vaccum, cavallar, asinino, ovelhum e caprino fixada pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, a porcentagem de reproductores que deve conter cada grupo de gado de cria importada;

4°, os animaes destinados á reproducção e ao melhoramento das raças indigenas.

II, pagando 2 % de expediente:

Os locomoveis agricolas; valvulas de borracha para bombas de ar e para outras machinas de qualquer fórma ou feitio; tela de arame, de cobre ou de latão, cones de papelão ou de couro para turbinas e peças componentes de baterias de diffusão; escovas de arame, ferro ou latão ou raspadeiras para limpeza de tubos; manometros para indicar pressão de vapor ou de vaccuo, indicadores de temperatura, tubos de cobre, ferro ou latão para conducção de agua, gaz ou vapor ou para caldeira e apparelho de concentração e evaporação com as respectivas valvulas e registros; crivos e seus supportes e travessão para fornalhas; apparelhos de movimento e transmissão, comprehendendo polias com seus accessorios, eixos, mancaes, luvas, chavetas, aneis, collares de suspensão, correias para machinas, gacheta de borracha ou de asbesto e corda de algodão, linho ou canhamo para os apparelhos de transmissão; trilhos portateis ou fixos bem como todos os seus accessorios, grampos, chapas de juncção, parafusos, desvios, contratrilhos, cruzamentos ou corações, agulhas para desvios e apparelhos de manobras; locomotivas e wagons com seus accessorios; barcos e vasos de madeira ou de ferro; bombas de ferro ou de outro metal para qualquer liquido ou massa e para abastecimento de agua quente ou fria; vidros e tubos de vidro para apparelhos de evaporação e concentração, para indicadores de nivel de agua ou de outro liquido dentro dos apparelhos e caldeiras; o fio (arame) liso, galvanizado ou não, ns. 7, 8 e 9, para cercas, o de n. 14, para enfardar algodão, forragens e outros productos agricolas, fio proprio para empa de videiras e o arame farpado e ovalado, sendo este ultimo das seguintes dimensões: 18 × 16 e 19 × 17, inclusive grampos, moirões de ferro ou aço para cercas e os respectivos esticadores; os desnaturantes ou carburetantes de alcool; os tonneis de ferro estanhados para o transporte do alcool; o sarnol, e carapatol, os sóros, vaccinas e todos os demais preparados destinados a prophylaxia e tratamento das molestias das plantas e dos animaes; a cal especial e demais productos chimicos para fabricação de assucar; as ferramentas, enxadas, foices e semelhantes, destinadas á lavoura, importados por syndicatos agricolas ou directamente pelos agricultores ou respectivas emprezas e proprietarios de campos de criação.

III, pagando 5 % de expediente:

1°, os instrumentos de lavoura e machinismos destinados ao fabrico e beneficio dos productos agricolas e o material destinado á construcção dos respectivos engenhos centraes, quando importados directamente pelos agricultores ou emprezas agricolas;

2°, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a realizar a cultura racional e economica do café, cacáo, fumo, algodão, canna de assucar, arroz, cevada, alfafa, trigo e fibras textis, animaes e vegetaes, uma vez que se proponham tambem a beneficiar esses productos em installações centraes, que, a juizo do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio forem convenientemente montadas;

3ª, as machinas destinadas ao supprimento de agua para irrigação e outros mistéres da lavoura, e que não tenham cylindro, embolo, alavanca, polia e que, por isso, não possam ser equiparadas ás bombas de mão aspirantes-calcantes;

4°, os apparelhos para fabrico de lacticinios e as folhas estampadas e accessorios para a fabricação de latas para manteiga, banha e toucinho, quando directamente importados pelos fabricantes desses productos;

5°, as quartolas e os barris de toda especie, novos e desmontados, destinados ao acondicionamento de vinho nacional,

que forem importados por syndicatos agricolas ou por viticultores e por xarqueadores, para o acondicionamento de sebo ou graxa;

6°, os machinismos e apparelhos para montagem de xarqueadas, matadouros frigorificos, e entrepostos frigorificos para deposito de carnes.

IV, pagando 10 % de expediente:

1°, os pulverizadores e enxofradores e o enxofre em pó, sulphato de cobre e os preparados de sacs de cobre, quando destinados á viticultura e importado por viticultores ou syndicatos agricolas;

2°, os machinismos e apparelhos para o fabrico de adubos, de cellulose e papel de bagaço de canna de assucar e bem assim os productos chimicos para a sua fabricação.

INDUSTRIAS

V, e de expediente dos generos livres de direitos:

Os machinismos e seus sobresalentes e tambem os materiaes de custeio de mineração, importados directamente pelas emprezas de mineração para consumo proprio. Nos materiaes de custeio se comprehendem sómente as substancias chimicas, os explosivos, os metalloides e metaes simples e o material de extracção e transporte na mina, necessarios áquelles trabalhos.

VI, pagando 10 % de expediente:

1°, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a fazer installações de fabricas de conservas de peixe, mariscos, legumes e fructas;

2°, os ovulos do bicho da seda e os enxames de abelhas de raça e o seu acondicionamento, bem como os apparelhos para a apicultura e o vasilhame apropriado ao acondicionamento dos respectivos productos quando importados por profissionaes, e a quaesquer machinismos e instrumentos que se destinem ás fabricas de sericicultura, desde que sejam empregados na fiação e tecelagem unicamente de casulo de producção nacional:

3°, os machinismos e accessorios destinados ao estabelecimento de fabricas de ferro esmaltado e cimento;

4°, os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool puro, carburetado ou desnaturado.

ESTRADAS DE FERRO, NAVEGAÇÃO E CONSTRUCÇÃO NAVAL

VII, e de expediente de generos livres de direitos:

1°, os machinismos e materiaes, sobresalentes, comestiveis e mais objectos de uso dos passageiros e pessoal de bordo, destinados ás emprezas que fizerem navegação regular entre os portos de um ou de mais de um Estado;

2°, o carvão de pedra importado pelas companhias de navegação nacionaes destinado ao seu consumo. Igual concessão se fará ás companhias de navegação estrangeiras que se sujeitarem aos mesmos onus das nacionaes;

3°, as peças importadas pelos constructores estabelecidos no Brazil para os navios e vapores que construirem nos estaleiros nacionaes, precedendo as formalidades exigidas pelo art. 17 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.

VIII, pagando 5 % de expediente:

1°, o material importado para a construcção e prolongamento de estradas de ferro por concessão a particulares;

2°, o material destinado á navegação dos rios, importado por emprezas de exploração agricola e industrial.

CONSTRUCÇÃO

IX, pagando 5 % de expediente:

1°, o material importado para construcção de obras de portos por concessão a particulares.

X, pagando 10 % de expediente:

O material de construcção importado por individuos ou associações que se propuzerem a construir, nesta capital e nas cidades de população superior a 50.000 habitantes, casas hygienicas para proletarios, comtanto que se obriguem os ditos individuos e associações, por contracto que assignarem no Thesouro Nacional, a alugar taes habitações por preços modicos e tabellas que o Governo fixar, exercendo a devida fiscalização em todas as phases dessas construcções. Essa concessão só se tornará effectiva nos municipios que concederem isenção de imposto predial por 10 annos.

ADMINISTRAÇÃO

XI, e de expediente dos generos livres de direitos e mais contribuições aduaneiras:

As mercadorias e quaesquer objectos que forem directamente importados por conta da União para o serviço da Republica.

XII, e de expediente dos generos livres de direitos:

As machinas de elevação de agua, de qualquer especie, comprehendendo o respectivo motor; os cataventos, poços tubulares, bombas, encanamentos e mais accessorios destinados ao abastecimento de agua nos diversos municipios do Estado do Ceará e nos que forem flagellados pela secca e que forem importados pelas respectivas camaras, com o fim de entregal-os á servidão publica; igual favor será concedido á pessoa que importar esses materiaes por sua conta e para seu uso, á requisição dos Governos dos Estados.

XIII, pagando 5 % de expediente:

O material importado para ser applicado pelos Governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, a requisição delles, em suas obras feitas por administração e que tenham por fim o saneamento, embellezamento e abasteci-

mento de agua; o material metallico para rêdes de esgotos; o material para calçamentos, inclusive britadores, motores respectivos e rolos ou compressores para macadamização, melhoramentos e conservação das barras e portos, construcção de fornos para incineração de lixo, pontes, illuminação, estradas de ferro e viação electrica e o que se destinar ao desenvolvimento de força para esses fins ou a laboratorios de analyses; o material para colonias correccionaes e casas de prisão com trabalho; os animaes e materiaes destinados aos corpos de policia e de bombeiros; o material destinado á praticagem de portos e á desobstrucção de baixios e canaes.

XIV, pagando 10 % de expediente:

1°, os canos e mais material ceramico para rêde geral de esgotos nas cidades dos Estados do Amazonas, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, nas de Victoria, do Espirito Santo e Nictheroy, do Estado do Rio de Janeiro, quando requisitados pelos Governos dos Estados ou dos municipios;

2°, os apparelhos, machinas e instrumentos agricolas destinados ás fazendas e aos campos de experimentação estabelecidos pelos Estados e os objectos por estes importados para civilização dos indios e colonias indigenas.

CASAS DE CARIDADE E ASSISTENCIA

XV, pagando 10 % de expediente:

Os medicamentos, fazendas e mais objectos importados directamente pelas mesas administrativas dos estabelecimentos de caridade e de assistencia hospitalar, comtanto que os artigos importados sejam destinados ao uso e tratamento dos assistidos, e as drogas e utensilios que forem importados para uso das associações ou ligas contra a tuberculose, do Instituto e Assistencia á Infancia do Rio de Janeiro e do Dispensario de S. Vicennte de Paula, desta capital.

MATERIAL ESCOLAR

XVI, e de expediente de generos livres de direitos:

Os livros e reactivos, modelos, moveis, machinas e em geral todos os objectos de material escolar pertencentes aos museus dos Estados e ás escolas superiores por elles mantidos ou destinadas ao ensino publico em estabelecimentos de instrucção popular, exclusivamente gratuita mantidas ou não pelo governo dos Estados ou por associação que possua edificio destinado a esse fim.

OBRAS DE ARTE

XVII, e de expediente de generos livres de direitos:

As obras d'arte, de pintura, de esculptura e semelhantes, produzidas no estrangeiro por artistas nacionaes; as obras de igual natureza de autores estrangeiros, introduzidas por estabelecimentos de instrucção de bellas-artes, bem como as que possam contribuir para o progresso e desenvolvimento da arte nacional, e que, por se destinarem a locaes de franca visita, forem julgados de utilidade immediata para estudo e modelo; igual favor será concedido aos livros de propaganda escriptos em lingua estrangeira e que se occuparem exclusivamente do Brazil.

SPORT

XVIII, pagando 2 % de expediente:

Os pratinhos de betume e as espheras de vidro destinado a alvos volantes, bem como os cartuchos carregados, quando importados por clubs de tiro ao alvo.

XIX, pagando 10 % de expediente:

As embarcações de remo e vela destinadas exclusivamente ao *sport* nautico, com bancos e seus accessorios, remos, velas, forquetas, croques, braçadeiras, mastros, macas, cannas de leme, guarda-patrão, fios de barca para adriças importados directamente pelos clubs de regatas.

DIVERSOS

XX, pagando 2 % de expediente:

O vasilhame de vidro e de barro importado pelas emprezas de aguas naturaes medicinaes da Republica.

XXI, pagando 10 % de expediente:

Os animaes destinados aos jardins zoologicos e os que forem importados para exhibições zoologicas e scientificas. Esses animaes, uma vez mortos, serão entregues aos museus publicos.

Art. 2.° A isenção de direitos concedida á bagagem dos passageiros, decorrente das disposições preliminares da Tarifa das Alfandegas comprehende: peças de vestuario, objectos, utensilios, instrumentos e, em geral, os artigos de uso pessoal e profissional; livros scientificos e litterarios — comtanto que não haja mais de um exemplar de cada obra; os desenhos, esboços, *maquettes* ou modelos, acabados ou por acabar, pertencentes a artistas que vierem residir na Republica; as joias e baixellas com os caracteristicos de serem do serviço diario; monogrammas ou indicios de uso — e os bahús, malas, saccos, cestas e cadeiras de viagem, bem como o que se acha discriminado nos arts. 390 e 391 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Paragrapho unico. Terá immediato desembaraço a bagagem dos embaixadores, ministros plenipotenciarios e outros diplomatas, notabilidades litterarias, scientificas, artisticas, politicas e altos funccionarios civis e militares da Republica em commissão do Governo.

Haverá a possivel facilidade no desembaraço das bagagens em geral, assim como a maxima urbanidade no trato com os passageiros.

Art. 3.° Para a concessão da isenção de direitos comprehendida no § 1° do art. 1°,

é necessaria ordem prévia do Ministro da Fazenda, com precedencia das formalidades do art. 6°.

A concessão da isenção de direitos para a importação de armamento e material belico pelos Estados dependerá de autorização prévia do Governo Federal para a sua introducção.

§ 1.° Para a concessão da isenção de direitos comprehendida nos §§ 2° e 3° do art. 1° teem competencia o Ministro da Fazenda e os Inspectores das Alfandegas, respectivamente, nos termos do que estiver regulado nesse sentido na Tarifa

§ 2.° Para a concessão de isenção de direitos comprehendidos nos ns. 1°, 2°, 3°, e 4° da alinea I; na alinea II; nos ns. 3°, 4°, 5° e 6° alinea III; nos ns. 1° e 2° da alinea IV; na alinea V; nos ns. 2° e 4° da alinea VI; no n. 2° da alinea VII; nas alineas XI e XIII; no n. 1° da alinea XIV e nas alineas XVIII, XIX, XX e XXI do § 3° do art. 1° teem competencia os Inspectores das Alfandegas quando não fôr a isenção requisitada pelos ministros, directamente, caso em que compete ao da Fazenda fazer a concessão, sendo as demais dependentes de ordem prévia do Ministro da Fazenda.

§ 3.° Fóra das isenções de direitos classificados no art. 1° e seus paragraphos, concessão alguma de despacho livre será feita, permittida ou executada, ainda que para ella preceda ordem de qualquer autoridade, sob pena de responsabilidade do funccionario ou funccionarios que a houverem cumprido.

Art. 4.° Fica extincta a matricula creada pelo art. 3° do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, sendo conservada a existente até a data do presente regulamento.

Paragrapho unico. A Directoria da Receita, entretanto, fará registrar em livro proprio todas as concessões especiaes de isenção de direitos, logo após a publicação do respectivo decreto ou acto no *Diario Official.*

Art. 5.° A Directoria da Receita Publica organizará, annualmente, afim de ser consignado no relatorio que fôr apresentado ao Poder Legislativo, um quadro demonstrativo da importancia dos direitos que não tiverem sido cobrados, com declaração:

1°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de isenção consignada na Tarifa das Alfandegas e nas leis orçamentarias em vigencia;

2°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de lei ou decreto especial;

3°, dos materiaes, generos, mercadorias e objectos que tiverem por tal motivo entrado sem pagamento de direitos.

Paragrapho unico. Para organização desse quadro, a Directoria da Receita Publica exigirá das Alfandegas e em tempo competente os necessarios elementos.

Art. 6.° Para o despacho livre, nos casos em que se faz mistér a ordem prévia do Ministerio da Fazenda, os interessados deverão requerer a essa autoridade, directamente, na Capital Federal, e por intermedio das delegacias fiscaes nos Estados, juntando a petição:

1°, a relação dos objectos a despachar, com designação de especies e quantidades, pesos e medidas:

a) essa relação será formulada em duas vias e em lingua vernacula, exceptuando os objectos que não tenham traducção litteral technica ou nomenclatura convencional admittida correctamente no paiz, para os quaes é preferivel a conservação da expressão estrangeira;

b) os objectos que não são tarifados por pesos e medidas e pagam nas alfandegas, por unidade ou *ad valorem*, independem desses caracteristicos ;

c) na organização dessa relação é admittida a impressão a machina de escrever, em tinta uniforme e sem espaço de parcella a parcella, maiores que os das entrelinhas regulares, sendo as quantidades, pesos ou medidas dos objectos declarados em algarismos e por extenso ;

d) a relação será datada e rubricada folha a folha, pelo engenheiro fiscal que a certificar.

2.° Certificado do engenheiro fiscal junto á companhia ou empreza ou de quem o Ministro da Fazenda ou os delegados fiscaes designarem.

Desse certificado deverá constar:

a) se o material relacionado tem os caracteristicos inherentes aos serviços ou obras em que se pretende applical-o;

b) se está pedido em quantidade relativa ao plano dos mesmos serviços ou obras;

c) se representa o conjuncto preciso para o emprego ou applicação de um anno;

d) se contém artigos de *stock* ou sobresalentes indispensaveis a necessidades e incidentes occorrentes nos serviços e *obras;*

e) se tem similar na producção nacional e, no caso affirmativo, determinar quaes as fabricas productoras e sua producção normal.

§ 1.° Independem de certificado os artigos de estructura e applicação inconfundiveis e de facil distincção em conferencia aduaneira, como sejam: os instrumentos de lavoura; as quartolas e os barris destinados ao acondicionamento de vinho, graxa ou sebo nacionaes; os pulverizadores e enxofradores destinados á viticultura; os motores carburadores, fogões, fogareiros, lampadas, e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool; o vasilhame de vidro e de barro importado pelas empresas de aguas naturaes medicinaes da Republica; as folhas estampadas e outras de igual natureza, constantes das concessões de isenção de direitos, da Tarifa das Alfandegas e leis orçamentarias quando não façam parte componente, integrante ou accessoria de conjuncto de material ou installação em que venham simultaneamente incluidas com outros materiaes ou machinismos sujeitos a formalidades do certificado profissional.

§ 2.° O certificado será singular e acompanhará a primeira via da relação do material.

§ 3.° As casas de caridade e estabelecimentos semelhantes que mantem as-

sistencia hospitalar, quando pretenderem a effectividade do favor de isenção decorrente dos dispositivos preliminares da Tarifa das Alfandegas, apresentarão certificado de medicos civis ou militares sobre a applicação dos artigos de uso e tratamento dos assistidos e respectivas quantidades.

§ 4.º Para ter logar a concessão de isenção de direitos das obras de arte, deverão as pessoas que pretenderem despachal-as, justificar perante o Ministro da Fazenda o valor e importancia artistica das mesmas, com certificado da Escola Nacional de Bellas-Artes, diplomas de premios obtidos nas exposições artisticas ou outros quaesquer documentos a juizo do Ministro da Fazenda que mostrem estar essas obras nas condições de gosar de isenção.

§ 5.º Não serão reputados regulares os certificados emanados de profissionaes que tenham relações administrativas, direcção economica ou de qualquer modo jurisdicção ou dependencia junto aos concessionarios de isenção de direitos, salvo no caso dos engenheiros fiscaes, que exerçam as suas funcções por designação official ou por força de disposição de lei.

Art. 7.º As petições de isenção de direitos devem ser formuladas precisando o seu objectivo essencial e indicando o dispositivo em que se pretenda fundamentar o pedido, o local dos serviços e o fim a que é destinado o material, assim como se a importação desse material é directamente feita ou por intermediarios.

Art. 8.º Sejam quaes forem os termos das leis, decretos e dos contractos existentes na data do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, e do presente Regulamento, que estabeleçam ou autorizem isenção de direitos de importação ou de consumo e de expedientes, taes isenções, em caso algum, poderão comprehender:

1º, os generos, mercadorias e objectos que tiverem similar na producção nacional, em quantidade sufficiente para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e das obras favorecidos com isenção de direitos;

2º, as materias primas nas mesmas condições.

§ 1.º São obrigados os productores de artigos de manufactura nacional, que pretenderem competir com os artigos similares importados do estrangeiro, para os effeitos da restricção legal, a apresentar ao Ministro da Fazenda os seus prospectos industriaes acompanhados de amostras dos seus productos, quando facilmente transportaveis,— catalogos, photographias, relações de preços correntes dos seus artigos nos mercados do paiz, da acceitação commercial dos mesmos, da capacidade da producção e de todos os elementos documentaes que constituam a prova de estarem as respectivas fabricas apparelhadas para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e obras favorecidos com a isenção de direitos.

§ 2.º Será creado na Directoria da Receita Publica do Thesouro Nacional:

a) um registro geral para o lançamento das industrias nacionaes consideradas nas condições de offerecer productos similares aos estrangeiros;

b) um archivo constituido com todos os elementos documentaes exigidos no paragrapho anterior. Esse archivo será franqueado ao exame, consulta ou comparação dos interessados, servindo concomitantemente para fundamentar ou contrariar os laudos profissionaes em caso de reclamação ou controversia.

§ 3.º A controversia entre o Ministro da Fazenda e os engenheiros fiscaes sobre impropriedade de applicação ou excesso de material será, sob o ponto de vista technico, estudada pelas repartições technicas da União, á requisição do mesmo Ministerio.

Exceptua-se o caso em que, existindo clausula de decisão arbitral, seja a mesma invocada pelos interessados para a solução da controversia.

Art. 9.º O Ministro da Fazenda poderá excluir os generos e objectos que não pareçam comprehendidos na classificação ou especificação das leis ou decretos concessivos de favores de despacho livre.

Art. 10. O Ministro da Fazenda não permittirá, em caso algum, isenção de direitos para applicação ou emprego por mais de um anno.

Art. 11. Não será permettida a concessão de isenção de direitos pedida por telegramma de qualquer procedencia, ainda mesmo dos Governadores ou Presidentes dos Estados ou de autoridades municipaes, salvo mediante termo de responsabilidade.

Art. 12. As requisições de despacho livre feitas pelo Governo da União para artigos, objectos ou material destinados ao serviço publico, subordinam-se aos preceitos do presente Regulamento, com excepção de obrigação do laudo profissional ou certificado estabelecido no n. 2 do art. 6º.

Art. 13. Para que o favor de isenção de direitos se estenda ao periodo de custeio dos serviços ou obras é absolutamente necessario que essa condição se ache expressamente declarada na lei ou decreto de concessão.

Paragrapho unico. Sem essa condição, em caso algum, poderá a isenção comprehender o referido periodo de custeio.

Art. 14. A administração federal, estadoal ou municipal, não póde estabelecer em seus contractos com particulares, emprezas ou companhias, clausulas concessivas ou promissorias de isenção de direitos aduaneiros para material importado.

Paragrapho unico. Não será permittido despacho de material com isenção de direitos decorrentes de taes clausulas, ainda que em nome do Governo da União (art. 12 da lei n. 1.144, de 30 de dezembro de 1903).

Art. 15. Nos casos de allegação de urgencia de importação de material destinado a emprezas telegraphicas, de estradas de ferro, navegação, obras do porto e estabelecimentos de assistencia hospitalar o Ministro da Fazenda poderá conceder o despacho livre desse material, mediante termo de responsabilidade com prazo razoavel, a seu juizo, para que os

interessados, pelos meios regulares, legitimem o seu direito á concessão definitiva do favor.

Art. 16. A contagem do prazo para validade das ordens de isenção de direitos, quer decorrentes da Tarifa das Alfandegas, quer de disposições contractuaes existentes ou de decretos especiaes, será feita por anno civil, a partir da data das mesmas ordens.

Art. 17. As provas de identidade e de idoneidade dos particulares, que pretenderem isenção de direitos derivados de concessões de caracter geral, serão produzidas por attestação de autoridades ou de pessoa de distincção, portadoras de fé publica, a juizo do Ministro da Fazenda.

Art. 18. Os inspectores das alfandegas, nos despachos de sua competencia, ficam obrigados a cumprir as mesmas normas estabelecidas por este Regulamento, facultando ás partes os recursos legaes para instancia superior.

Art. 19. E' vedado aos chefes das repartições publicas importarem do estrangeiro artigos de expediente que se encontrem facilmente nos mercados locaes.

Art. 20. Para fiscalização de destino das mercadorias favorecidas com isenção de direitos, observar-se-ha o que a Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas dispõe nos seus arts. 437 a 443.

Paragrapho unico. Ao empregado designado para fiscal desse serviço serão proporcionados todos os recursos necessarios.

Art 21. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911.— *Francisco Antonio de Salles.*

DECRETO N. 9.076 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1911

Approva o Regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas no n. XLVIII do art. 32 e no art. 36 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o Regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a Inspectoria Federal das Estradas.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911, 90° da Independencia e 23° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 9.076, desta data

CAPITULO I

DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Art. 1.° Fica creada a Inspectoria Federal das Estradas com a incumbencia de fiscalizar todos os serviços relativos a estradas de ferro e de rodagem dependentes do Governo da União, exceptuadas as que estiverem sob sua administração directa.

Art. 2.° As estradas de que trata o artigo precedente veem a ser: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas, as que gosam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3.° A fiscalização das estradas em que o Governo Federal houver empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança de qualquer especie, será ampla, quer no tocante a despezas, receita, tarifas, rendas da estrada, quer no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, de accôrdo com os decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, de 29 de dezembro de 1880 e instrucções e decisões consequentes, além do que especialmente estatuirem os respectivos contractos.

Art. 4.° Nas emprezas não subvencionadas, a fiscalização se reduzirá ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne á segurança, regularidade e commodidade do transito nas respectivas estradas, incidindo tambem a fiscalização, para aquellas que gosam do privilegio de zona, nas tarifas que, devidamente informadas, terão de ser submettidas á approvação do Governo.

Art. 5.° Compete á Inspectoria Federal das Estradas:

1.° O estudo de todos os assumptos geraes e dados referentes ás estradas de ferro e de rodagem, informando circumstanciadamente ao Governo para as suas deliberações a respeito;

2.° A direcção, coordenação e collecção de todos os elementos indispensaveis á organização e execução do plano de viação ferrea ou de rodagem federal e do levantamento e cadastro das demais estradas da Republica para a confecção da carta geral da viação, solicitando para esse caso o necessario auxilio das autoridades competentes;

3.° O reconhecimento e a exploração das estradas de interesse geral, quando assim o determinar o Governo, e a organização dos respectivos projectos e orçamentos;

4.° O preparo das bases geraes dos editaes de concurrencia para a realização dos serviços sob sua alçada, o estudo das propostas apresentadas e a organização dos contractos, submettendo todos os documentos ao Ministerio para sua approvação, registro e expedição dos actos respectivos;

5.° A fiscalização não só das estradas em construcção como tambem das estradas em trafego, com excepção das que tiverem administração directa do Governo;

6.° A organização, guarda e conservação de todo o archivo technico das estradas federaes;

7.° A estatistica de todas as estradas de concessão federal, estadoal e muni-

cipal, dos seus elementos technicos e dos transportes effectuados annualmente ;

8.º A vigilancia pelo cumprimento das leis, regulamentos e instrucções vigentes ou dos que forem expedidos em relação á industria de transporte terrestre da Republica e dos contractos ou interesses do Governo ligados a esse assumpto.

CAPITULO II

DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Art. 6.º A Inspectoria se comporá:

a) de uma administração central com escriptorio e séde na cidade do Rio de Janeiro, em edificio proprio designado pelo Governo ;

b) de tantas sub-administrações quantas correspondem ás rêdes, ou districtos de inspecção, que forem grupadas ás varias estradas sujeitas á fiscalização federal, com séde e escriptorio nos pontos centraes ou mais convenientes desses districtos ;

c) das commissões que forem necessarias para os estudos, projectos, planos e orçamentos das estradas a serem construidas por ordem do Governo, com séde e escriptorio nos pontos convenientes ;

d) de delegações fiscaes, itinerantes e removiveis, de inspecção directa das sub-administrações das commissões acima e em geral das estradas, em numero e condições que se fizerem precisos, a juizo do Governo.

Art. 7.º A administração central, á qual ficam directamente subordinadas as sub-administrações, commissões e delegações, será dirigida por um inspector e constituida das seguintes sub-divisões:

a) secretaria;

b) secção das estradas em estudos e em construcção;

c) secção das estradas em trafego; e estatistica;

d) secção de contabilidade.

Art. 8.º As sub-administrações serão dirigidas por engenheiros chefes de districto, com residencia nas respectivas sédes e constituidas pelo pessoal de engenheiros fiscaes e outros funccionarios, fixados em numero e categoria de accôrdo com a importancia de cada rêde de fiscalização.

Art. 9.º As commissões serão dirigidas por um engenheiro chefe, com residencia no ponto mais adequado aos trabalhos e serão constituidas por tantos engenheiros, conductores, desenhistas, escripturarios, auxiliares, serventes e operarios quantos forem precisos para o completo desempenho dos serviços que lhes forem confiados.

Art. 10. As delegações fiscaes serão exercidas por um ou mais engenheiros itinerantes, sob a denominação de fiscaes geraes, com residencia official na séde da inspectoria, removidos em cada inspecção para qualquer ponto do territorio da Republica onde se faça mister a sua presença temporaria.

Art. 11. O numero e categoria das sub-administrações e delegações serão fixados nas condições previstas neste regulamento e o numero de commissões será o que fôr exigido pelas necessidades do serviço quando assim o determinar o Governo.

CAPITULO III

DAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DO PESSOAL

Art. 12. Compete ao inspector:

I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;

II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e a exploração de todas as estradas que possam ser de interesse geral;

III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeros anteriores;

IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas dependentes do Governo Federal, expedindo as instrucções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministerio;

V. Approvar, sendo seus actos sub- do Ministerio:
mettidos posteriormente á approvação

a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despezas e melhorem as condições technicas relativas aos raios de curvas e ás declividades;

b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que dellas resultem economia sem prejuizo da segurança, ou que se obtenha maior segurança sem accrescimo de despeza.

VI. Acceitar provisoriamente os trechos de estradas, á medida que ficarem concluidos pelas emprezas constructoras;

VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instrucções regulamentares, quadros de pessoal e horarios propostos pelas emprezas concessionarias;

VIII. Submetter á approvação do Ministro quaesquer medidas das quaes advenha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas dependentes do Governo Federal;

IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se tornem necessarias em pról do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz e em beneficio do trafego internacional limitrophe;

X. Dirigir todo o serviço da Inspectoria, expedindo as necessarias instrucções para a boa marcha dos serviços, para o regular andamento dos papeis e documentos submettidos ao seu estudo, distribuindo-os convenientemente pelas varias dependencias da repartição, de modo a tornar tão expedito quanto possivel o necessario estudo e expediente;

XI. Inspeccionar pessoalmente, quando julgar conveniente, qualquer dos serviços a cargo da Inspectoria;

XII. Organizar a estatistica e o cadastro das estradas, quer as dependentes do Governo Federal, quer as dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos necessarios;

XIII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda e á despeza das estradas arrendadas e das que gozam de favores pecuniarios do Governo pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses da União;

XIV. Mandar proceder semestralmente á tomada de contas das emprezas que gozarem de garantia de juros ou que, não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se nesse assumpto pelas instrucções especiaes para esse fim approvadas pelo Ministro;

XV. Apresentar ao Ministro, até o dia 15 de março de cada anno, o relatorio circumstanciado de todos os serviços do anno anterior a cargo da Inspectoria, e bem assim o orçamento das despezas para os serviços da repartição no exercicio futuro e das relativas aos favores pecuniarios concedidos ás emprezas;

XVI. Apresentar ao Ministro, até aquella data, afim de ser devidamente impressa, a estatistica das estradas dependentes da repartição.

Art. 13. Compete ao secretario por si e pelo pessoal da secretaria:

I. Dirigir o expediente da administração central, zelando pela ordem, disciplina e asseio geral do escriptorio da Inspectoria;

II. Abrir, catalogar, preparar, submetter ao inspector e redigir a sua correspondencia, zelando pela classificação e guarda de seu archivo;

III. Zelar pela boa distribuição dos papeis e documentos da Inspectoria, sendo responsabilizado pelos seus extravios, quando não forem elles devidamente protocollados;

IV. Providenciar para a acquisição dos materiaes necessarios ao expediente da administração central e distribuil-os conforme as necessidades de cada uma de suas secções;

V. Proceder ao assentamento do pessoal da Inspectoria, com a indicação do nome, idade, estado, residencia, data da nomeação, categoria, posse, licença, remoção, tempo de exercicio, elogios, penas e tudo quanto possa interessar aos empregados, de modo a permittir informação prompta e segura a respeito dos mesmos.

Art. 14. Directamente subordinados ao secretario disporá a secretaria de um official, um archivista, um 2° escripturaio, um amanuense, um porteiro, um continuo e tres serventes, cujas funcções serão determinadas por instrucções dadas pela Inspectoria.

Art. 15. Compete aos chefes de secção:

I. Ter sob sua responsabilidade e direcção a respectiva secção, distribuir o serviço por seus auxiliares e examinar todos os documentos e assumptos estudados, de modo a conhecel-os nos seus detalhes.

II. Ser o intermediario entre o inspector e o pessoal da secção, zelando pela boa marcha dos trabalhos e cumprimento dos deveres dos empregados;

III. Propor ao inspector as modifica- e prestar nesse sentido informações á secretaria e á contabilidade para os devidos assentamentos e folhas de pagamento;

IV. Propor ao inspector as penalidades em que incorrer o pessoal da secção;

V. Organizar e ter sob sua responsabilidade o archivo, correspondencia e protocollo dos documentos da secção;

VI. Estudar e informar ao inspector, ou visar todas as informações da secção, sobre todos os estudos, projectos, planos submettidos;

VII. Corresponder-se directamente com os chefes de districto ou de construcção ou fiscaes geraes, sómente quanto aos serviços da secção para esclarecimentos que se fizerem precisos á solução dos serviços da secção, correspondentes ao anno anterior.

VIII. Substituir o inspector nos seus impedimentos, quando designado pelo Ministro;

IX. Apresentar ao inspector, até o dia 15 de fevereiro de cada anno, o relatorio dos serviços de secção, correspondentes ao anno anterior;

Art. 16. Ao chefe de secção das estradas em estudo e construcção, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Examinar e prestar informações sobre todos os estudos, projectos, planos e orçamentos de estradas, quer os organizados pelas commissões officiaes, quer os apresentados pelas emprezas contractantes;

II. Propor ao inspector o pessoal extranumerario para as commissões incumbidas dos estudos das estradas que o Governo designar, a dispensa dos engenheiros e mais auxiliares á medida que se tornarem desnecessarios ao serviço;

III. Propor ao inspector as modificações ou melhoramentos de taes estudos, fazendo os respectivos desenhos e orçamentos;

IV. Estudar as condições, especificações e tabellas de preços para a construcção das estradas, de accôrdo com os dados relativos a cada zona do paiz e com as necessidades da rêde local, informando ao inspector sobre as alterações precisas que forem indicadas pelo estudo comparativo dos dados adquiridos e a pratica de taes serviços;

V. Informar detalhadamente sobre a qualidade, procedencia, valor, resistencia e condições a que deve satisfazer o material fixo, com emprego nas estradas em construcção;

VI. Informar á *Secção das estradas em trafego e estatistica* sobre todos os dados precisos para a organização dos projectos de estações ou dependencias, obras de arte e typos de material fixo, que tenham de ser empregados nas estradas em trafego;

VII. Verificar se a applicação dos preços dos contractos ou instrucções do Governo é feita com exactidão nos calculos das medições ou avaliações de serviços executados pelas emprezas contractantes;

VIII. Informar á secção de contabilidade a respeito da organização das folhas e certificados de pagamento dos serviços executados;

IX. Examinar, registrar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios aos estudos das estradas, quando tiverem de ser feitos sob a acção da Inspectoria, ou dos que tiverem de ser importados livres de direitos.

Art. 17. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construcção serão subordinados directamente tres engenheiros ajudantes. sendo um especialista

em electricidade, dous desenhistas, dous calculistas, um 1º escripturario e um continuo, cujas funcções serão reguladas em instrucções especiaes.

Art. 18. Ao chefe da secção das estradas em trafego, e estatistica, por si e pelo pessoal da secção incumbe:

I. Estudar e examinar exclusivamente os assumptos que digam com a parte em trafego das estradas concedidas, informando sobre elles minuciosamente ao inspector;

II. Informar sobre o processo de acceitação de qualquer trecho de estrada que deva ser entregue ao trafego publico;

III. Informar a respeito do estabelecimento de estações ou paradas, horarios e velocidade dos trens e sobre os regulamentos especiaes para os transportes nas estradas em trafego;

IV. Estudar e examinar os projectos de tarifas e condições de transporte das estradas sob o ponto de vista do augmento da regularidade do seu trafego, submettendo esse estudo á secção de contabilidade para revel-o sob o ponto de vista de vantagem financeira para o Governo;

V. Estudar os meios de diminuir as despezas de custeio das estradas e desenvolver as fontes de receita de sua exploração technica e commercial;

VI. Examinar, rubricar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios ao trafego das estradas e que tenham de ser importados com isenção de direitos;

VII. Informar sobre o augmento ou acquisição de material fixo e rodante para as estradas em trafego, de accôrdo com os dados fornecidos pela secção das estradas em estudo e construcção;

VIII. Estudar os contractos de trafego mutuo e os de transito reciproco do material rodante entre as estradas em trafego, propondo as soluções necessarias;

IX. Examinar as propostas de tarifas e suas modificações, informando de modo preciso sobre as vantagens de sua approvação para o Thesouro Nacional;

X. Recolher todos os dados referentes a custas, despezas, lucros e perdas para organização da estatistica e resumos parciaes para cada estrada ou rêde durante o anno anterior;

XI. Organizar para cada anno a estatistica geral de construcção e trafego, receita e despeza das estradas fiscalizadas para ser submettida ao exame do inspector e apresentada ao Ministro para a necessaria publicação;

XII. Confeccionar os dados precisos e fazer o historico de cada rêde de viação e de seus contractos á vista do que constar e do que fôr succedendo, para cada caso, de accôrdo com os dados fornecidos pelas outras secções da Inspectoria;

XIII. Fazer o registro, por meio de extracto, dos actos da Inspectoria e dos Poderes Legislativo e Executivo, com referencia a cada uma das estradas;

XIV. Organizar um archivo da legislação ferro-viaria brazileira e estrangeira e dos actos de lei e regulamentos da Republica que digam respeito ás estradas, em geral, ou ás mesmas interessem sob qualquer ponto de vista;

XV. Colleccionar e ministrar ao inspector todos os dados para a confecção do relatorio annual da Inspectoria.

Art. 19. Ao chefe da secção das estradas em trafego e estatistica serão subordinados directamente dois engenheiros ajudantes, um official de estatistica, um 1º escripturario, dois amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 20. Ao chefe de secção da contabilidade, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Organizar as folhas de pagamento do pessoal da Inspectoria de accôrdo com as notas dos livros de ponto das secções para serem encaminhadas ao respectivo processo;

II. Organizar os certificados de pagamento de serviços feitos pelas commissões ou pelos contractantes para a execução das estradas em construcção ou modificações de estradas em trafego, quando taes trabalhos tenham de ser levados á conta de capital dos contractantes ou de ser pagos pelo Governo;

III. Examinar os pedidos para levantamento de fundos, retiradas, cauções, depositos e guias de recolhimento ao Thesouro de quaesquer pagamentos, de accôrdo com os contractos;

IV. Informar, tendo em vista os creditos votados, os quadros de pessoal de varios serviços locaes e dos contractantes propondo as alterações que forem convenientes, no ponto de vista da despeza;

V. Proceder a minucioso exame nos processos de tomadas de contas aos contractantes e prestar sobre os mesmos as necessarias informações;

VI. Organizar a escripturação geral da Inspectoria, de modo que fiquem estabelecidas contas geraes e especiaes para estradas em construcção e em trafego, mencionando detalhadamente os encargos do Governo, os pagamentos por elle feitos por qualquer titulo, os depositos, as cauções ou garantias dos contractantes, as restituições ou pagamentos feitos ao Governo, o capital fixado para cada estrada, suas garantias, juros e amortizações e os emprestimos feitos pelo Governo para a realização dos contractos, estabelecendo sob fórma clara e precisa um regimen de verdadeira contabilidade para seguras informações;

VII. Escripturar em um livro especial, além dos livros geraes, a conta corrente da receita e despeza da Inspectoria;

VIII. Preparar os dados precisos para os orçamentos annuaes da repartição e para o relatorio do inspector, quanto ás despezas necessarias aos serviços do anno seguinte;

IX. Organizar, conservar e catalogar todo o archivo financeiro da Inspectoria;

X. Apresentar ao inspector até o dia 15 de cada mez um balancete da escripta do mez anterior e até os dias 15 dos mezes de agosto e fevereiro um balanço do semestre e anno anterior.

Art. 21. Ao chefe de secção da contabilidade serão subordinados directamente um engenheiro ajudante, um contador, um ajudante de contador, um 2º escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 22. Aos chefes das sub-administrações ou de districto e das commissões por si ou pelo pessoal subordinado, incumbe:

I. Representar directamente a Inspectoria junto a cada Governo de Estado, de estrada fiscalizada e ser o intermediario entre elles e a repartição para todos os assumptos que digam respeito ao seu districto ou zona de serviço;

II. Zelar pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos e dos contractos em vigor e pelo bom desempenho dos deveres do pessoal sob sua direcção;

III. Fazer executar as instrucções especiaes para os serviços a seu cargo e expedir as ordens e detalhes de serviços necessarios á boa marcha e andamento dos trabalhos de seu districto ou commissão;

IV. Examinar todos os trabalhos sob sua direcção e distribuir seu pessoal da melhor fórma e de accôrdo com as attribuições regulamentares, fazendo-o igualmente acompanhar com a maxima assiduidade e cuidado as varias secções de serviço a seu cargo;

V. Examinar e inspeccionar com frequencia todas as secções a cargo de seu districto ou commissão por visitas pessoaes, pelo menos de duas vezes ao mez, fazendo com que os seus auxiliares procedam a exame e inspecções mais frequentes ou assistam pessoalmente e diariamente aos serviços de que forem incumbidos;

VI. Verificar de continuo as condições de conservação, ordem, andamento e progressão dos trabalhos ou estradas sob sua fiscalização ou direcção e proceder ás experiencias necessarias ao emprego dos materiaes a ella destinados;

VII. Examinar com o maximo cuidado todos os materiaes que tenham de ser empregados nos serviços a seu cargo, fazendo cumprir as ordens para sua applicação, substituição ou rejeição;

VIII. Estudar e propor ao inspector as medidas tendentes a melhorar as condições technicas ou economicas dos serviços sob sua inspecção ou direcção;

IX. Providenciar nos casos de urgencia do serviço de modo a manter a sua boa organização e ordem, communicando immediatamente os seus actos á Inspectoria e sujeitando-os á sua approvação, quando não estejam previstos em suas attribuições;

X. Authenticar ou visar todos os documentos que devam ser remettidos á Inspectoria ou aos contractantes, com os quaes é de sua exclusiva competencia se corresponderem directamente;

XI. Proceder aos trabalhos de exame, avaliação ou medição dos serviços contractados e ao ajuste de contas, de accôrdo com as instrucções especiaes contractuaes, dando andamento aos respectivos processos para a sua ulterior approvação;

XII. Impor aos contractantes as multas e penalidades por inobservancia de disposições do contracto, submettendo-as á Inspectoria para a sua homologação posterior com os motivos de seu proceder e as justificativas dos contractantes punidos;

XIII. Inventariar os materiaes de serviço a seu cargo, mandando proceder a balancetes mensaes, zelando por sua boa escripta e conservação;

XIV. Apresentar, por occasião da terminação dos serviços especiaes, ou até o dia 15 de agosto e 15 de fevereiro, relatorios semestral e annual, incluindo todos os dados, quadros, estatisticas exigidas pela Inspectoria bem como um orçamento da despeza provavel dos serviços do anno a seguir;

XV. Organizar methodicamente todas as informações e dados relativos aos serviços, exigindo das estradas ou dos contractantes, os documentos, as provas, planos e orçamentos, e em geral, todas as communicações e detalhes que forem necessarios á fiscalização e inspecção ou realização dos trabalhos a seu cargo.

Art. 23. A cada sub-administração ou commissão corresponderá um escriptorio com séde no ponto mais adequado e com o pessoal que fôr fixado pelo presente regulamento, salvo posterior augmento de accôrdo com as necessidades do serviço.

Art. 24. Aos chefes das sub-administrações ou districtos ficarão subordinados os engenheiros, os escripturarios e o demais pessoal que áquelles competirem, conforme a respectiva classificação e necessidade do serviço.

Art. 25. A residencia official do chefe das sub-administrações ou districtos e dos seus subordinados deverá ser na séde do districto de fiscalização, podendo entretanto o chefe desse serviço determinar que qualquer dos seus subordinados resida em ponto diverso, desde que assim resulte vantagem para o serviço, ficando, porém, obrigado a comparecer pelo menos uma vez por semana ao escriptorio da sub-administração para dar conta do andamento do serviço a seu cargo.

Art. 26. O chefe da sub-administração ou do districto não poderá ausentar-se da séde, a não ser em serviço de inspecção ou mediante licença do inspector, em qualquer outro caso.

Do mesmo modo os seus subordinados não poderão afastar-se dos logares de sua residencia a não ser em serviço ou por licença regulamentar.

Art. 27. Aos chefes das commissões ficará subordinado o pessoal necessario, conforme sua organização e classificação feitas pela Inspectoria, de accôrdo com a importancia dos serviços que lhes forem incumbidos e as instrucções que nesse sentido lhes forem dadas.

Art. 28. Aos delegados ou fiscaes geraes incumbe:

I. Percorrer periodicamente as estradas e visitar os trabalhos em construcção, de accôrdo com a designação do inspector para uma inspecção geral ou para o estudo especial de algum assumpto referente ás mesmas estradas;

II. Examinar cuidadosamente as condições do trafego ou da construcção, verificando se os respectivos serviços são feitos com a precisa regularidade e economia e são cumpridas as leis e disposições regulamentares em vigor;

III. Verificar se é feita a devida conservação das linhas, do material fixo e

rodante e das demais dependencias das estradas;

IV. Examinar com o maximo cuidado se os contractos de construcção, empreitada ou trafego estão sendo fielmente executados;

V. Conhecer das necessidades que tenham os habitantes das zonas servidas pelas estradas, afim de informar á Inspectoria sobre as providencias a tomar no sentido de melhorar horarios e tarifas ou de executar novos serviços de ramaes e prolongamentos;

VI. Conhecer das vantagens que possam provir, para a construcção e trafego das estradas, da execução de melhoramentos ou transformações que esses serviços comportem;

VII. Estudar tudo quanto se refira a trafego mutuo e facilidade de ligar o trafego terrestre ao maritimo e fluvial, bem como o que diga respeito a qualquer outra vantagem para transporte das zonas percorridas na inspecção;

VIII. Estudar com o maximo cuidado e o mais detalhadamente qualquer assumpto especialmente indicado para o qual tenha sido a inspecção determinada;

IX. Verificar si os chefes de districto ou das commissões são zelosos no cumprimento de seus deveres e si a sua fiscalização, ou direcção dos serviços a seu cargo é effectiva e se faz com a precisa exactidão;

X. Assumir a direcção de qualquer sub-administração ou commissão, quando especialmente designados para esse fim, ou nos casos urgentes em que sejam precisas providencias immediatas ou ao inspector designe os funccionarios effectivos desses cargos;

XI. Exigir a presença dos chefes de serviço ou de qualquer de seus auxiliares para acompanhal-os no desempenho de sua inspecção e todos os dados e informações de que precisem ou sejam convenientes;

XII. Apresentar-se ao inspector logo após o seu regresso á séde da Inspectoria e em seguida ao Ministro, quando assim fôr preciso para relatarem verbalmente o resultado da visita ou inspecção feita;

XIII. Apresentar ao inspector, logo após a terminação de qualquer inspecção, um relatorio minucioso das suas observações e das providencias que forem necessarias para se conseguir o resultado desejado;

XIV. Communicar ao inspector, durante o decurso de suas inspecções, por officio ou telegramma, tudo que lhes pareça necessario para a adopção de qualquer medida ou providencia urgente;

XV. Apresentar-se ao inspector para auxilial-o no serviço geral da administração, quando tenham de permanecer na séde da Inspectoria sem designação de qualquer serviço.

CAPITULO IV

DA ADMISSÃO, NOMEAÇÃO, LICENÇA, FALTAS E DEMISSÃO DO PESSOAL

Art. 29. O pessoal da Inspectoria divide-se em empregados de titulo e empregados subalternos não titulados, cabendo a uns e outros os deveres e direitos dos empregos para que forem nomeados ou engajados.

Art. 30. Serão considerados funccionarios de titulo todos os empregados da Inspectoria, com excepção dos serventes, guardas, trabalhadores ou operarios.

Art. 31. O numero, categoria e vencimentos do pessoal da administração central e das sub-adminstrações serão fixados pelos quadros annexos a este regulamento. A respectiva distribuição será feita pela Inspectoria e o seu augmento se fará mediante proposta desta ao Ministerio, podendo em caso de urgencia ou accumulação de serviço o inspector resolver sobre tal augmento, submettendo o seu acto á approvação do Ministro.

Art. 32. O numero e a categoria do pessoal das commissões serão fixados para cada caso especial pelo Ministerio, de accôrdo com a proposta da Inspectoria, sendo os vencimentos regulados pela tabella tambem annexa ao presente regulamento.

Art. 33. O numero de delegados ou fiscaes geraes será fixado de modo permanente ou periodico directamente pelo Ministro, de accôrdo com a Inspectoria, ou como julgar conveniente ao serviço publico e com os vencimentos tambem marcados na tabella annexa.

Art. 34. O pessoal titulado será considerado effectivo e gozará de todas as regalias e vantagens das leis em vigor, e, depois de 10 annos de serviço, só poderá ser demittido por falta grave, desidia ou incapacidade comprovada.

Art. 35. Os chefes e mais pessoal das commissões de estudos serão considerados em commissão e poderão ser dispensados ao termo do serviço para que tenham sido designados, nomeados ou engajados, salvo o caso de não corresponderem bem ás suas funcções, o que obrigará a dispensa immediata.

Art. 36. Os empregados de titulo das sub-administrações ou commissões serão classificados em 1ª e 2ª classes com iguaes attribuições, quando com titulo ou funcção semelhante, constituindo a differença entre as classes apenas nos vencimentos e na collocação em relação aos outros funccionarios da classe superior.

Art. 37. Serão nomeados por decreto o inspector e por portaria do Ministro, mediante proposta do inspector, o secretario, os chefes de secção, os ajudantes de secção, fiscaes geraes, engenheiros chefes de districto, engenheiros fiscaes, o contador, o ajudante do contador, officiaes, conductores, escripturarios, desenhistas e calculistas.

Art. 38. Os demais empregados da Inspectoria serão nomeados pelo inspector, com excepção do pessoal subalterno e jornaleiro das sub-administrações e commissões, que será engajado pelos respectivos chefes de serviço e terá os vencimentos e vantagens constantes da tabella annexa a este regulamento.

Art. 39. O cargo de inspector só será confiado, por livre escolha do Governo, a engenheiro nacional que se recommende por sua experiencia e capacidade profissional, anteriormente demonstrada em trabalhos concernentes á viação terrestre.

Art. 40. Só poderão ser nomeados para os logares de fiscaes geraes, chefes de secção, chefes de districto e de commissão os profissionaes diplomados por escolas brazileiras que satisfizerem as prescripções da lei n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, sendo que para os logares de fiscaes geraes e de chefes se exigem seis annos de pratica de construcção de estradas de ferro e para os logares de engenheiros fiscaes a pratica pelo menos de dous annos.

Art. 41. A nomeação para os logares que não forem technicos será feita sempre mediante concurso. Sómente ao Ministro é licito nomear para as commissões de estudos pessoal reconhecidamente habilitado, sem a exigencia daquella prova.

Art. 42. Salvo o cargo de inspector, o provimento dos demais cargos do pessoal effectivo, em caso de vaga, será por accesso das respectivas classes, attendendo-se á antiguidade e ao merecimento.

Art. 43 .O inspector será substituido, nos seus impedimentos temporarios, pelo chefe de secção designado pelo Ministro; os chefes de secção por seus ajudantes e os demais empregados da administração central e das sub-administrações pelos seus immediatos em vencimentos e categoria, designados todos pelo inspector.

Art. 44. As substituições temporarias nas commissões de estudos serão feitas, para os chefes de serviço, pelo inspector, dentre o seu pessoal de maior categoria e, para os auxiliares, pelos respectivos chefes.

Art. 45. Ao pessoal de titulo caberão os vencimentos mensaes da tabella annexa correspondentes á sua categoria ou funcção, não lhe sendo abonado augmento ou diaria por qualquer serviço feito fóra das horas do expediente ou da séde dos trabalhos.

Art. 46. Ao pessoal não titulado corresponderão os vencimentos mensaes calculados pelas diarias da tabella annexa, com direito ao pagamento pelo serviço extraordinario feito em dias de descanso e feriados ou á noite, além das horas do trabalho diario.

Art. 47. Dos vencimentos do pessoal de titulo, dous terços serão considerados como ordenado e um terço como gratificação, para todos os effeitos.

Art. 48. Todo empregado terá direito á passagem livre por parte do Governo para seu transporte em serviço, não lhe cabendo nesse caso nem augmento de vencimentos, nem diaria; salvo nos casos de nomeação ou de remoção definitiva dos empregados de titulo, aos quaes será abonada uma ajuda de custo correspondente á metade do respectivo ordenado mensal, para a sua installação.

Art. 49. Aos funccionarios do quadro effectivo é garantida a vantagem da aposentadoria e do montepio, pela fórma e nas condições das leis vigentes.

Art. 50 Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido o crime de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 51. Aos funccionarios das commissões de estudos é facultado o montepio dos servidores do Estado, sendo-lhes garantida a mesma aposentadoria que aos effectivos, sómente quando se invalidarem no desempenho de suas funcções.

Art. 52. Terá igualmente uma pensão o pessoal operario que por motivo de accidente ou desastre em serviço da Inspectoria ficar impossibilitado ou incapaz de ganhar meios para sua subsistencia.

Art. 53. A igual pensão terão direito a viuva ou filhos menores do pessoal jornaleiro que fallecer em desastre no serviço publico.

Art. 54. O empregado que substituir outro em seu impedimento temporario perceberá a gratificação deste, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição, comtanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos do substituto, este total não exceda a dos vencimentos do logar substituido.

Art. 55. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 56. O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada perderá todos os vencimentos. Se justificar as faltas, ser-lhe-ha descontada sómente a gratificação correspondente aos dias em que faltar, até o maximo de oito dias.

Para sua justificação será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero das faltas não exceder a tres. Si, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar attestado medico.

Além de oito faltas só será concedido abono si o empregado obtiver licença.

Art. 57. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 58. São causas justificativas de faltas: molestia, nojo, gala de casamento.

Art. 59. As licenças ao pessoal serão concedidas até 30 dias pelo inspector e as de maior prazo pelo Ministro, precedendo audiencia do inspector e de accôrdo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 60. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

Art. 61. Só por motivo de molestia comprovada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes, e de então em deante com metade do ordenado.

Art. 62. Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e sendo com ordenado ficará sujeita ao seguinte desconto: da quinta parte, sendo a licença até dous mezes; da terça parte, sendo por mais de dous até quatro mezes; de duas terças partes sendo por mais de quatro mezes.

Art. 63. O tempo de licença é concedido com ordenado; suas reformas e prorogações dentro de um anno, a contar do dia em que começar o gozo da primeira licença obtida, serão sommados para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 64. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o licenciado, nem será aquella renovada ou prorogada sem que este volte ao effe-

ctivo exercicio de suas funcções e nelle permaneça por tempo, pelo menos, igual ao da ausencia determinada pelo goso da licença.

Art. 65. Ficará sem effeito a licença concedida si aquelle que a tiver obtido não entrar no goso della dentro do prazo de 30 dias, contados do dia em que o acto da concessão fôr publicado no *Diario Official* ou lhe fôr communicado.

Art. 66. Não póde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado no exercicio de seu cargo; salvo o caso de adoecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 67. Nenhum vencimento será pago ao licenciado sem que tenha registrado a respectiva portaria na secção competente da Inspectoria, com a declaração do dia em que começou a gosal-a e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 68. Os empregados da Inspectoria terão annualmente 15 dias de férias de que gosarão sem prejuizo do serviço e sem perda de seus vencimentos.

Art. 69. As faltas disciplinares commettidas por empregados que não constituirem crime definido na legislação vigente serão punidas segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

I. Advertencia.
II. Reprehensão.
III. Suspensão até 30 dias.
IV. Demissão.

Art. 70. O inspector e chefes de serviço poderão impôr qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia a suspensão até oito dias aos de nomeação de seus superiores, aos quaes dará disso conhecimento immediatamente.

Art. 71. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 72. Das penalidades comminadas nos arts. 70 e 71 haverá sempre recurso para a autoridade superior até ao Ministro.

Art. 73. Resolvido o recurso final é vedada a readmissão do empregado titulado ou jornaleiro demittido.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 74. O inspector, ouvidos os diversos chefes, expedirá as instrucções e os regimentos internos indispensaveis á boa marcha de cada um dos serviços de modo que fiquem bem definidas as attribuições das varias classes de empregados e indicados os processos e modelos a adoptar para a escripturação, contabilidade e estatistica, correspondentes aos mesmos serviços.

Art. 75. Emquanto não forem expedidas as instrucções especiaes de que trata o artigo antecedente, deverão ser observadas, com relação ás estradas em trafego, e em construcção, as disposições dos decretos ns. 2.885, de 25 de abril de 1908 e 4.871, de 23 junho de 1903, em tudo quanto não fôr contrario ao presente regulamento.

Art. 76. O escriptorio central da Inspectoria e os das sédes das sub-administrações e commissões funccionarão das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis, com excepção dos feriados da Republica.

Art. 77. Aos funccionarios actuaes da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, são garantidos os direitos adquiridos pelos regulamentos anteriores, devendo ser aproveitados na organização do quadro effectivo da Inspectoria, segundo suas categorias e vencimentos.

Art. 78. Os funccionarios que não puderem ser aproveitados, mesmo nos serviços das commissões, serão considerados addidos si contarem mais de 10 annos de serviço effectivo.

Art. 79. O numero de vencimentos dos empregados titulares e jornaleiros consta da tabella e do quadro annexo, organizados segundo as categorias correspondentes, com a designação das sédes dos trabalhos, salvo augmento posterior, de accôrdo com as necessidades do serviço e mediante approvação do Ministro.

Art. 80. Este regulamento entrará em vigor em 1 de janeiro de 1912.

Art. 81. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911. — *J. J. Seabra.*

TABELLA DE VENCIMENTOS

Pessoal da Administração Central e das Delegações

N.	Categoria	Vencimentos	Totaes
1	Inspector	30:000$	30:000$
3	Chefes de secção	18:000$	54:000$
2	Delegados ou fiscaes geraes...	18:000$	36:000$
1	Secretario.....	9:600$	9:600$
6	Engenheiros ajudantes.....	14:400$	86:400$
1	Contador.....	9:000$	9:000$
1	Ajudante de contador.....	6:000$	6:000$
1	Official da Secretaria.....	6:000$	6:000$
1	Official de Estatistica.....	5:400$	5:400$
2	Primeiros escripturarios	4:800$	9:600$
2	Segundos escripturarios	4:000$	8:000$
1	Archivista	5:400$	5:400$
5	Amanuenses	3:600$	18:000$
1	Desenhista de 1ª classe	6:000$	6:000$
1	Desenhista de 2ª classe	4:800$	4:800$
2	Calculistas	4:500$	9:000$
1	Porteiro	2:400$	2:400$
4	Continuos	2:400$	9:600$
3	Serventes	1:800$	5:400$
			320:600$

J. J. Seabra.

Distribuição do pessoal dos districtos

1° DISTRICTO

ESTADO DO AMZONAS — SÉDE: PORTO VELHO

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
2 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

2° DISTRICTO

ESTADOS DO PARÁ E MARANHÃO — SÉDE: S. LUIZ

Estrada de Ferro de Alcobaça á Fraia da Rainha — Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras — Estrada de Ferro São Luiz a Caxias

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Belém e Alcobaça.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Caxias.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

3° DISTRICTO

ESTADOS DO PIAUHY E CEARÁ — SÉDE: FORTALEZA

Rêde Cearense

Chefe do districto.
3 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
5 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

4° DISTRICTO

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÔAS — SÉDE: RECIFE

Rêde da Great Western e Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

5° DISTRICTO

ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE — SÉDE: BAHIA

Rêde Bahiana

Chefe do districto.
6 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

6° DISTRICTO

ESTADO DA BAHIA (SUL), ESPIRITO SANTO E MINAS GERAES — SÉDE: VICTORIA

Estrada de Ferro Caravellas e Ramal — Estrada de Ferro Victoria a Diamantina — Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

7° DISTRICTO

ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MINAS — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Leopoldina — Estrada de Ferro Rezende a Areias — Estrada de Ferro Bananal — Estrada de Ferro Corcovado — Prolongamento da Maricá — Estrada de Rodagem Rio-Petropolis

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
6 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

8° DISTRICTO

ESTADO DE MINAS GERAES — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Rêde Sul Mineira

Chefe do districto.
2 Engenheiros de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

9° DISTRICTO

ESTADO DE GOYAZ — SÉDE: FORMIGA

Estrada de Ferro de Goyaz

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

10° DISTRICTO

ESTADO DE S. PAULO — SÉDE: S. PAULO

Estrada de Ferro Paulista — S. Paulo Railway — Estrada de Ferro Mogyana — Estrada de Ferro Sorocabana — Estrada de Ferro Noroeste (Baurú a Itapura) — Estrada de Ferro Araraquara

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

11° DISTRICTO

ESTADO DE MATTO GROSSO

Estrada de Ferro Noroeste (Linha Itapura a Corumbá)

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

12° DISTRICTO

ESTADO DO PARANÁ E SANTA CATHARINA — SÉDE: CURITYBA

Linha de Itararé ao Uruguay e ramaes — Estrada de Ferro do Paraná

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

13° DISTRICTO

ESTADO DE SANTA CATHARINA E PARANÁ — SÉDE: JOINVILLE

Linha de S. Francisco — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e linhas de ligação — Estrada de Ferro de Santa Catharina

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

14° DISTRICTO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL — SÉDE: PORTO ALEGRE

Rêde de Viação Ferrea — Rio Grandense — Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui.

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

Rio, novembro de 1911. — *J. J. Seabra.*

Tabella de vencimentos

PESSOAL DA COMMISSÃO DE ESTUDOS

Categorias	Vencimentos
Chefe de commissão	18:000$
1.° Engenheiro	15:000$
Chefe de secção	12:000$
Engenheiro ajudante	9:600$
Engenheiro conductor	6:000$
Auxiliar technico	4:000$
Desenhista de 1ª classe	6:000$
Desenhista de 2ª classe	4:800$
Secretario	5:000$
Escripturario pagador	4:800$
Escripturario	4:000$
Amanuense	3:600$
Continuo	1:800$
Servente	1:440$

OBSERVAÇÃO

Do credito destinado a cada uma das commissões será reservada uma certa quota para pagamento de diarias que variarão de 15$ para o chefe até 3$ para os auxiliares, escripturarios e amanuenses.

QUADRO E DIARIAS DO PESSOAL JORNALEIRO

Cada secção de trabalho terá no maximo o seguinte pessoal operario:

1 Feitor	4$000
2 Porta-miras	3$000
1 Balisa de ré	3$000
3 Porta-instrumentos, 2$ a	2$500
1 a 2 Estaqueiros a	2$500
3 Homens para abertura de picadas com o transito a	2$500
1 Machadeiro	2$500
6 Foiceiros para as secções a.	2$500
4 Cruzeteiros a	2$500
2 Cozinheiros a	2$500
1 Cocheiro	2$500

DECRETO N. 2.681. — DE 7 DE DEZEMBRO DE 1912

Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.° As estradas de ferro serão responsaveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presumpção só se admittirá alguma das provas:

1ª, caso fortuito ou força maior;

2ª, que a perda ou avaria se deu por vicio intrinseco da mercadoria ou causas inherentes á sua natureza;

3ª, tratando-se de animaes vivos, que a morte ou avaria foi consequencia de risco que tal especie de transporte faz naturalmente correr;

4ª, que a perda ou avaria foi devida ao máo acondicionamento da mercadoria ou a ter sido entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada ou protegida por qualquer outra especie de envoltorio;

5ª, que foi devido a ter sido transportada em vagões descobertos, em consequencia de ajuste ou expressa determinação do regulamento;

6ª, que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remettente ou pelo destinatario ou pelos seus agentes e disto proveiu a perda ou avaria;

7°, que a mercadoria foi transportada em vagão ou plataforma especialmente fretada pelo remettente, sob á sua custodia e vigilancia, e que a perda ou avaria foi consequencia do risco que essa vigilancia devia remover.

Art. 2.° Si nos casos dos ns. 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo anterior concorrer a culpa da estrada de ferro com a do remettente ou destinatario, será proporcionalmente dividida a responsabilidade.

Art. 3.° A responsabilidade começará ao ser recebida a mercadoria na estação pelos empregados da estrada de ferro,

antes mesmo do despacho, e terminará ao ser effectivamente entregue ao destinatario.

Art. 4.° Será presumida a perda total 30 dias depois de findo o prazo marcado pelos regulamentos para a entrega da mercadoria.

Art. 5.° Será obrigatoria, por parte do remettente, a declaração da natureza e valor das mercadorias que forem entregues fechadas.

Si a estrada de ferro presumir fraude na declaração, poderá verificar, abrindo o caixão, fardo, ou qualquer envolucro que a contenha. Demonstrada, porém, a verdade da declaração feita pelo remettente, a estrada de ferro, sem demora e a expensas suas, acondicionará a mercadoria novamente tal qual se achava.

Art. 6.° A indemnização pelas estradas de ferro, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no logar em que devia ter sido entregue; no caso de avaria, será proporcional á depreciação por ella soffrida. Deverão ser deduzidas as despezas que deixarem de ser feitas pelo facto da perda da mercadoria. Exceptua-se o caso de dolo, em que a estrada responderá por todos os prejuizos que tenham directamente occorrido.

Paragrapho unico. Si na declaração o remettente diminuir com culpa ou dolo o valor da mercadoria, será o valor declarado a base da indemnização.

Art. 7.° Nos casos de atraso da entrega das mercadorias, a estrada de ferro perderá, em favor do proprietario da mercadoria, uma parte do preço do transporte, proporcional ao tempo de atraso.

Si pelo particular fôr provado que a demora causou-lhe um damno maior, por elle responderá a estrada de ferro, até a importancia maxima correspondente ao valor da mercadoria.

Serão exceptuados os casos de força maior e culpa do remettente ou destinatario. No caso de dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro, esta responderá por todo o prejuizo causado.

Art. 8.° O pagamento do preço do transporte feito pelo destinatario, e bem assim o recebimento da mercadoria, sem reserva ou protesto, exonerará a estrada de ferro de qualquer responsabilidade. Nos casos de avaria occulta ou perda parcial que só mais tarde possam ser verificadas, deverá a reclamação ser feita perante a estrada de ferro no prazo de 30 dias, incumbindo ao reclamante provar em juizo que a avaria teve logar antes da entrega.

Art. 9.° A liquidação da indemnização prescreverá no fim de um anno, a contar da data da entrega, nos casos de avaria, e, nos casos de furto ou perda, a contar do trigesimo dia após aquelle em que, de accôrdo com os regulamentos, devia ter se effectuado a entrega.

Art. 10. As acções judiciaes oriundas do contracto de transporte por estradas de ferro por motivo de perda ou avaria poderão ser intentadas pelos que tiverem recebido a mercadoria ou tenham direito a recebel-a, seus herdeiros ou cessionarios. Para a acção ser intentada pelo remettente, seus herdeiros ou cessionarios deverão apresentar as duas vias da nota da expedição nos casos em que ellas são exigidas ou autorização do destinatario.

Art. 11. A perda ou avaria das bagagens não despachadas que acompanham os passageiros e ficam sob a sua guarda não dará logar a indemnização, salvo si se provar culpa ou dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro.

Art. 12. A clausula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do maximo de indemnização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro sinão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nullas quaesquer outras clausulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecidas na presente lei.

Art. 13. As estradas de ferro serão obrigadas a acceitar a expedição de mercadoria não só para suas estações como para as de quaesquer linhas a que estejam directamente ligadas.

Art. 14. Quando mais de uma estrada de ferro tiver concorrido para transporte de uma mercadoria, a acção de indemnização por perda, furto ou avaria terá logar contra a estrada que acceitou a expedição, ou contra a que entregou a mercadoria avariada, ou contra qualquer das estradas intermediarias em cuja linha se provar que teve logar a perda, furto ou avaria.

Art. 15. No caso do artigo anterior, o direito reversivo das estradas de ferro, umas em relação ás outras, será regulado pelas seguintes disposições:

§ 1.° Será responsavel da perda, furto ou avaria da mercadoria a estrada em cuja linha se der o facto.

§ 2.° Si, porém, provar que foi culpa de outra, esta responderá pelas suas consequencias juridicas.

§ 3.° Si concorrer a culpa de mais de uma, a responsabilidade será dividida proporcionalmente ao gráo da culpa, attentas as circumstancias que acompanharem o facto.

§ 4.° Si se não puder provar qual a estrada em cuja linha deu-se a perda ou avaria, responderão todas, proporcionalmente ao preço do transporte que cada uma percebeu ou teria o direito de perceber, dada a execução regular do contracto.

§ 5.° No caso de insolvabilidade de alguma das estradas, o prejuizo que desse facto possa resultar para a que pagou a indemnização será repartida por todas as que tiverem cooperado no transporte, guardada a mesma proporção do paragrapho anterior.

Art. 16. São applicaveis os principios dos dous anteriores artigos ao caso de atraso na entrega das mercadorias.

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas succederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corporea.

A culpa será sempre presumida, só se admittindo em contrario alguma das seguintes provas:

1ª, caso fortuito ou força maior;

2ª, culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Art. 18. Serão solidarios entre si e com as estradas de ferro os agentes por cuja culpa se der o accidente. Em re-

lação a estes, terão as estradas direito reversivo.

Art. 19. Si o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro por culpa de outra haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

Art. 20. No caso de ferimento, a indemnização será equivalente ás despezas do tratamento e aos lucros cessantes durante elle.

Art. 21. No caso de lesão corporea ou deformidade, á vista da natureza da mesma e de outras circumstancias, especialmente a invalidade para o trabalho ou profissão habitual, além das despezas com o tratamento e os lucros cessantes, deverá pelo juiz ser arbitrada uma indemnização conveniente.

Art. 22. No caso de morte, a estrada de ferro responderá por todas as despezas e indemnizará, a arbitrio do juiz, todos aquelles aos quaes a morte do viajante privar de alimento, auxilio ou educação.

Art. 23. No caso de desastre, a estrada de ferro tambem responderá pela perda ou avaria das bagagens que os passageiros levarem comsigo; embora não despachadas.

Art. 24. No caso de atraso de trens e excedido o tempo de tolerancia que os regulamentos concederem para a execução dos horarios não tendo sido o facto determinado por força maior, as estradas responderão pelos prejuizos que dahi resultarem ao passageiro. A reclamação deverá ser feita no prazo de um anno.

Art. 25. As estradas tambem responderão, nos termos do artigo anterior, quando o viajante provar que não pôde realizar a viagem por ter sido suspenso ou interrompido o trafego ou por ter sido supprimido algum trem estabelecido no horario ou por não ter encontrado logar nos vagões de classe para a qual tiver comprado passagem.

Art. 26. As estradas de ferro responderão por todos os damnos que a exploração das suas linhas causar aos proprietarios marginaes.

Cessará, porém, a responsabilidade si o facto damnoso fôr consequencia directa da infracção, por parte do proprietario, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, excavações, deposito de materiaes ou guarda de gado á beira das estradas de ferro.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1912, 91° da Independencia e 24° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

José Barbosa Gonçalves.

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUPBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Vice-Presidente da Republica, resolve approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam e venham a gosar de garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. — *Joaquim Murtinho.*

—

Instrucções para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam da garantia de juros, por Portaria desta data.

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 1.° A tomada de contas será exercida por uma junta composta de engenheiro fiscal da respectiva estrada de ferro, como representante da administração publica, que presidirá aos trabalhos; de um empregado da fazenda, como representante do fisco, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empreza, legalmente constituido, como representante desta.

Art. 2.° A junta, assim constituida, reunir-se-ha até o dia 15 do mez seguinte ao semestre findo, no escriptorio central, inicio dos trabalhos para as linhas em construcção, e até o dia 30 no escriptorio central onde funccionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despeza ou das obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos juros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.° Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro-fiscal, presidente da junta, em fim do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora em que deve ter logar a reunião.

Paragrapho unico. O membro que se achar impedido para o comparecimento no dia e hora marcados, deverá dar disso immediata participação ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de fórma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomada de contas no periodo fixado no art. 2°.

Art. 4.° A apuração dos documentos será pela junta por voto unanime e, no caso de divergencia de opiniões, a cada um dos membros é facultativo emittir, em separado, seu parecer, assignando-se vencido sobre o objecto dos interesses que representar, justificando sua opinião divergente.

Art. 5.° Haverá para cada junta um livro rubricado pelo engenheiro-fiscal que servirá exclusivamente para nelle ser lançada a acta de tomada de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

Paragrapho unico. Na acta se mencionará tudo quanto occorrer na sessão.

Art. 6.° O voto divergente de qualquer dos membros da junta não prejudicará a conclusão do serviço, e, sendo do representante da companhia, terá apenas o caracter de protesto para reclamação futura, caso não seja attendido no julgamento final pelo ministro, para effectividade do pagamento dos juros garantidos.

Art. 7.° Nenhum dos membros da junta poderá, sob pretexto algum, negar sua assignatura na acta, desde que este acto não obriga por definitiva a tomada de contas.

Art. 8.° A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatisticos exigidos pelo regulamento e um inventario minucioso dos documen-

tos de despezas, depois de serem estes numerados e rubricados pelo engenheiro-fiscal, serão remettidos ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatisticos, serão em duas vias.

Art. 9.º A apuração das contas pela junta não importa approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despezas que entenda terem sido indevidamente acceitas.

DOS DOCUMENTOS

Art. 10. As despezas serão justificadas com os projectos approvados, autorizações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalizados, segundo a legislação de Fazenda.

Art. 11. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e em geral, de quaesquer rendas ordinarias, extraordinaria ou eventual.

Fica bem entendido que, para os effeitos de ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emittidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 12. Para as linhas em construcção, a junta examinará os documentos relativos ás medições provisorias ou finaes, já rubricadas pelo engenheiro-fiscal que as tiver acompanhado e que por este facto assume a responsabilidade directa da exactidão dos trabalhos; applicará os preços approvados pelo Governo; verificará as peças dos processos de desapropriações, examinará si todas as obras indicadas no projecto approvado foram executadas ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, as razões dellas; procederá, em summa, ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital despendido.

Art. 13. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, proceder-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras, por estacas, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 14. Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza de custeio, exhibidos pela companhia ou empreza.

Art. 15. As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação de material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes e as que se fizerem com a construcção de obras novas que tiverem sido préviamente approvadas pelo Governo.

Art. 16. Só será admittido como despeza de custeio do semestre o material realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 17. As despezas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelo delegado do Thesouro Federal em Londres, ou por quem suas vezes fizer.

Fica bem entendido que o *visto* desse agente nos documentos alludidos não importa a approvação das despezas a que ellas se refiram e sim, unicamente uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, justamente com as despezas feitas no Brazil.

Art. 18. No fim de cada semestre as companhias que tenham o regimen de deposito apresentarão ao Governo a conta corrente do banco em que se ache o deposito feito, com a indicação de juros vencidos, até o ultimo dia do semestre.

Art. 19. As companhias, com séde na Europa, remetterão a demonstração da despeza feita ahi com a alta administração, escriptorio, expediente, etc., afim de ser pelo Governo approvada.

Paragrapho unico. Estas contas serão remettidas em tempo de poderem ser pelo Governo recebidas até o fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas em consideração na organização da conta semestral dos juros garantidos e ser preparado o processado da liquidação definitiva.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 20. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Esse pagamento será feito pelo delegado do Thesouro Federal em Londres.

Art. 21. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ao Thesouro, Delegacias ou Alfandegas no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos integralmente na Europa.

Art. 22. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado da Directoria Geral de Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 23. Verificado saldo pelo exame das contas será elle immediatamente recolhido aos cofres publicos.

Art. 24. Cessará esse regimen si as companhias deixarem de apresentar as contas no prazo fixado no art. 2º, podendo esse prazo ser prorogado pelo Governo, no caso de companhias que, em consequencia do trafego mutuo com outras, não possam ter os documentos promptos para o exame. Mas, essa prorogação não poderá exceder de dous mezes.

Art. 25. Differenças de cambio só serão admittidas com despezas de custeio, quando provierem de remessas de fundos do Brazil para Europa, e tenham sido autorizadas préviamente pelo Governo.

Art. 26. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realizado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento, após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subsequentes a esse semestre.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. —*Joaquim M. Machado de Assis*, director geral da Viação.

MODELO

Acta da tomada de contas da Companhia .....

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... kilometros
» » CONSTRUCÇÃO.. »
» » ESTUDOS..... »

Aos..... dias do mez de..... de 191.... no Escriptorio Central, séde ..... (segundo a especie discriminada no art. 2º das instrucções), á hora préviamente designada, reunidos os membros da junta apuradora das contas F., F. e F., abriu-se a sessão.

Apresentados pelo representante da companhia..... os documentos especificados nas respectivas instrucções, procedeu-se ao exame e apuração dos mesmos, dando em resultado o seguinte:

Receita ....$...
Despeza ....$...

Saldo ou *deficit*..... .....$...

Sendo o capital garantido de.....$... segundo o decreto n..... de..... de ..... resulta que o compromisso do Governo pelos juros garantidos é do liquido de.....$... igual a £..... (no caso de ser o capital em ouro). (1)

E nada mais havendo a considerar deu-se por findo o trabalho. (2) e (3).

F..... Presidente.
F..... Secretario.
F..... Representante da companhia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Considerando que, em face da legislação vigente sobre concessão de garantia de juros aos capitaes empregados na construcção de estradas de ferro, se verifica: 1º, constituir a fiança do Estado meio de evitar prejuizos ás emprezas, as quaes são obrigadas a demonstrar a possibilidade de obterem uma renda liquida de 4 % (art. 1º, § 1º, da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873); 2º, não poder a garantia concedida exceder o prazo de 30 annos (ibidem), e isto como condição fundamental para a concessão;

Considerando que, findo o prazo de 30 annos, fica o Estado desobrigado do compromisso assumido;

Considerando que, findo o prazo de 30 deve ser contado na maneira usual e corrente, não se justificando, portanto, o emprego de formulas tendentes a dilatal-o, sob o fundamento de que os primeiros pagamentos são effectuados sobre fracções do capital definitivo, emquanto este não se constitue;

Considerando que semelhante fundamento é erroneo, porquanto durante a construcção das obras, a garantia de juros é paga sobre as quantias autorizadas pelo Governo e recolhidas a estabelecimentos bancarios para serem empregadas á medida que forem necessarias e só depois de definitivamente constituido o capital é que se torna devidos os juros sobre a sua totalidade;

Considerando, pois, que o prazo de 30 annos deve começar a ser calculado a partir do primeiro pagamento realizado dos juros devidos, contando-se dahi por deante sessenta semestres:

Resolve declarar sem effeito a portaria deste ministerio de 11 de novembro de 1901, e determinar que para a contagem do prazo da garantia de juros a que o Governo estiver obrigado sejam observadas as regras constantes do presente acto.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1913, 92º da Independencia e 25º da Republica. —*José Barbosa Gonçalves*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as condições que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Viação, para ser concedido, de accôrdo com a vigente lei orçamentaria, o premio de 7:000$ por locomotiva que as companhias de estradas de ferro construirem em suas officinas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913. —*José Barbosa Gonçalves*.

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA

I

As companhias de estradas de ferro deverão submettter á approvação do Governo, por intermedio da Inspectoria Federal das Estradas, os projectos das locomotivas, acompanhados das especificações seguintes:

Machina

Grelha — Vaporização, comprimento, largura, superficie e systema.

Fornalha — Altura média do céo acima da grelha, comprimento interior

---

(1) No caso de saldo dirá: — que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos sendo..... a taxa cambial á vista.

(2) No caso de glosa dir-se-ha: — pelos membros representantes do Governo foram feitas glosas das seguintes parcellas: (discriminação de cada uma pela especie), que montando ao total de .....$... reduz-se a importancia a pagar pelos juros a.....

(3) Si houver protesto de qualquer dos membros será transcripto, principiando pela formula: — Foi voto em separado do membro (o caracter que lhe assistir) que.....

em cima e comprimento interior em baixo.

Tubos — Diametro interior, comprimento e espessura.

Superficie de aquecimento — Directa, tubular e total.

Cylindros — Diametro médio, comprimento e espessura das paredes.

Caldeira — Altura do eixo acima dos trilhos, volume de agua, volume de vapor, capacidade total e timbre por centimetro quadrado.

Caixa de fumaça — Comprimento exterior, diametro exterior e systema de escapamento.

Chaminé — Diametro na parte superior, diametro na parte mais estreita e altura acima dos trilhos.

Systema e numero de injectores, systema e numero de manometros, systema de distribuição e systema de freio.

Cylindro — Diametro, curso dos embolos e distancia entre eixos.

Comprimento da biela motriz.

Rodas — Numero de rodas motrizes, numero de rodas conjugadas, numero de rodas livres, diametro das rodas motrizes, diametro das rodas livres, largura dos aros das rodas sem rebordo, largura dos aros das rodas com rebordo e pressão de calagem.

Eixos — Diametro no meio, diametro na calagem, distancia entre o 1° eixo e o bissel, distancia entre o 1° eixo e o 2° e distancia entre o 2° eixo e o 3°.

Excentricos : — Systema e comprimentro das barras.

Systema de corrediça, embasamento das rodas conjugadas e embasamento total com o eixo do bissel.

Estrado

Longerões — Distancia inferior e espessura.

Comprimento da machina da extremidade dos engates e comprimento da machina com o tender.

Engates — Systema e altura do centro acima dos trilhos.

Systema de suspensão.

Peso — Machina vasia, eixo do bissel, 1° eixo, 2° eixo, 3° eixo, peso total, peso total com o tender e peso adherente.

Coefficiente de adherencia, esforço de tracção e capacidade de tracção em nivel.

Tender

Capacidade — Agua, carvão e lenha.

Peso — Vasio e em ordem de marcha.

Rodas — Numero, diametro e pressões de calagem.

Eixos — Diametro no meio, diametro na calagem, distancia entre os eixos de cada *truck* e distancia entre os extremos.

Systema de suspensão.

—

Relações caracteristicas

Superficie de aquecimento reduzida.

Relação entre a superficie de aquecimento tubular e directa.

Relação entre o esforço de tracção e a adherencia.

Esforço de tracção por metro quadrado de superficie de aquecimento reduzida.

Esforço de tracção de tonelada de peso total da machina.

Peso da machina em marcha por metro quadrado de superficie reduzida.

II

Executar com absoluta fidelidade os projectos approvados, fazendo, sob a mais ampla fiscalização do engenheiro designado pela Inspectoria Federal das Estradas, todas as peças das locomotivas, com excepção dos apparelhos privilegiados de lubrificação, dos manometros e outros. Os aros das rodas, bem como os tubos em geral, poderão, a juizo do Governo, ser importados do estrangeiro.

III

Utilizar na construcção das locomotivas sómente materiaes brazileiros e os de procedencia estrangeira absolutamente indispensaveis que não tiverem similares de producção nacional.

IV

Effectuar as experiencias de velocidade e capacidade de tracção exigidas pelo engenheiro fiscal que acompanhar a construcção das locomotivas.

V

Instruir as petições ao Governo com as photographias das locomotivas construidas e attestado passado pelo engenheiro fiscal, relativamente á observancia das presentes condições e resultados das experiencias effectuadas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913. — *Affonso G. C. Maciel*, director geral.

PARTE II

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES

DECRETO N. 8.532 — DE 25 DE JANEIRO DE 1911

Estabelece regras para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de conformidade com o disposto no art. 55 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as disposições constantes das clausulas que com este baixam, assignadas pelos ministros de Estado da Viação e Obras Publicas e de Agricultura, Industria e Commercio, para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção de que trata o art. 58 das bases regulamentares approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1911, 0º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Pedro de Toledo.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

I

Serão consideradas estradas de ferro coloniaes para os fins do art. 55 da lei n. 2.356 de 31 de dezembro de 1910, e art. 58 das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, as que se destinarem a ligar nucleos coloniaes já existentes ou terras devolutas que satisfaçam ás exigencias dos arts. 5º, 12 e 13, ns. I, III, IV, V e VI das referidas bases regulamentares, com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluviaes.

II

A subvenção a estradas de ferro coloniaes, paga uma só vez, de accôrdo com o art. 13 deste decreto, poderá ser de 15:000$ por kilometro, quando se tratar de via ferrea de bitola de um metro, não excedendo de 60 kilometros de extensão; e de 6:000$ por kilometro si a bitola fôr, por conveniencia economica, de um metro ou menos.

III

Nenhuma subvenção será concedida á estrada já construida ou que, da União, Estado ou municipio receba identico favor ou garantia de juros, nem a que se destinar a beneficiar nucleos de população que não possam ser classificados como nucleos coloniaes, por inobservancia do systema de colonizar, *ex-vi* dos arts. 5º e 13 ns. I, III, IV, V e VI das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

IV

As concessões de estradas de ferro coloniaes serão conjuntamente feitas pelos Ministerios da Viação e Obras Publicas e Agricultura Industria e Commercio, devendo as petições iniciaes ser dirigidas ao Presidente da Republica e entregues na Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

V

Compete:

§ 1º. Ao Ministerio da Viação:

a) verificar si a concessão pedida não collide com outra anteriormente feita ou com direitos de preferencia que devam ser respeitados;

b) elaborar os contractos, determinar as condições technicas e economicas, e approvar os estudos definitivos;

c) estabelecer as normas de relações com o publico e com o Governo, fixar o regimen de tarifas a serem adoptadas, regular e exercer a fiscalização dos contractos.

§ 2º. Ao Ministerio da Agricultura:

a) decidir sobre a subvenção a ser concedida, verificando si a estrada requerida se ajusta inteiramente, na conformidade deste decreto, aos moldes estatuidos no art. 58 das bases regulamentares;

b) indicar as disposições que entender precisas para a effectividade do povoamento de terras devolutas colonizaveis, que a estrada tenha de servir e para o regimen economico desta em suas relações com os nucleos coloniaes.

VI

O ministro da Viação, julgando a concessão inconveniente ou offensiva de direitos de terceiros, indeferirá a petição.

VII

Si o ministro da Viação não tiver motivos a oppôr para a concessão da estrada, remeterá ao ministro da Agricultura a petição inicial, afim de ser julgado o pedido sob o ponto de vista de classificação da estrada como colonial, para os effeitos da subvenção.

VIII

Quando, após o devido exame, o ministro da Agricultura entender que a estrada projectada preenche as condições essenciaes e é de utilidade para o fim proposto, deferirá o pedido de subvenção e restituirá a petição ao ministro da Viação, com as indicações que entender convenientes, afim de ser lavrado o contracto, cujas bases serão submettidas á approvação do Presidente da Republica, devendo o respectivo decreto ser referendado pelos titulares das duas pastas.

IX

No caso de não poder ser classificada como colonial a estrada projectada, ou não convindo a outorga da subvenção pedida, o ministro da Agricultura indeferirá a petição.

X

A concessão de subvenção a estradas de ferro destinadas á ligação de terras devolutas colonizaveis só poderá ser dada aos governos dos Estados a que pertencerem as mesmas terras ou a emprezas de estrada de ferro em trafego na região.

XI

A transferencia a terceiros de qualquer concessão, feita de accôrdo com este decreto só poderá ter logar mediante annuencia prévia,

do Governo Federal, e no caso do artigo antecedente, é essencial que o cessionario haja contrahido com o Estado obrigações contractuaes que garantam, a juizo do Governo Federal, a colonização, de accôrdo com as normas e regras observadas pela União.

XII

Quando o pedido de subvenção fôr para estradas regularmente concedidas por Estados ou municipios, dentro dos seus territorios, o processo seguirá os tramites estabelecidos neste decreto, cabendo ao Ministerio da Viação entrar em accôrdo com o Governo do Estado ou municipio, afim de regular as bases do novo contracto que tenha de lavrar com o concessionario.

XIII

A subvenção será paga, á requisição do Ministerio da Agricultura por trechos nunca inferiores a 20 kilometros, logo que forem abertos ao trafego e acceitos pelo Ministerio da Viação.

Paragrapho unico. Fica entendido que sómente o ultimo pagamento poderá se referir a trecho menor de 20 kilometros.

XIV

Passarão immediatamente para a jurisdicção do Ministerio da Viação e Obras Publicas as estradas de ferro concedidas em 1910 pelo Ministerio da Agricultura, segundo os decretos ns. 7.863, de 9 de fevereiro, 7.959 e 7.960 de 14 de abril, 8.102 e 8.104, de 21 de julho, 8. 156, de 18 de agosto, 8.318, de 20 de outubro, 8.383, de 27 de outubro, 8.340, 8.341, 8.342 e 8.343, de 5 de novembro e 8.392, de 14 de novembro de 1910.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1911. — *J. J. Seabra. — Pedro de Toledo.*

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Aviso n. 37, de 4 de novembro de 1910. — Declara ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Aviso n. 9, de 13 de março 1912.—Solicita ao Ministerio da Agricultura as necessarias providencias para que sejam transferidas ao Ministerio da Viação, a fiscalização das estradas de ferro a que se refere o decreto 8.532, de 25 de janeiro de 1911.

Aviso n. 79, de 5 de julho de 1913. — Determina que o inspector federal de estradas notifique aos concessionarios de estradas de ferro coloniaes, com direito a subvenção, que de accôrdo com o disposto na letra *c* do § 1º da clausula V do decreto n. 8.532, de janeiro de 1911, são estes obrigados a apresentar á approvação do Governo as bases das tarifas, quadro do pessoal e os horarios dos trens, regulamento dos transportes e do telegrapho e outros actos destinados a estabelecer as normas de relações com o publico e o Governo.

(*Diario Official*, de 9 de julho de 1913)

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Amparo Industrial E. F. de Villa Nova a Campos.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.343 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Amparo Industrial para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 100 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da estação de Villa Nova, na Estrada de Ferro Leopoldina, vá á margem do rio Muriahé, no logar Santa Rosa e dahi á estação de Cardozo Moreira, na mesma estrada, com um ramal do ponto mais conveniente, acompanhando aquelle rio até á cidade de Campos, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1910.)
	1912 — 27 de novembro	Aviso n. 136 — Declara approvado o reconhecimento do terreno para servir de base aos estudos definitivos da linha ferrea que, nos termos do decreto 8.343, de 5 de novembro de 1910, vá de Villa Nova a Cardozo Moreira, na cidade de Campos.
	1913 — 15 de abril . .	Proroga por seis mezes o prazo para apresentação de estudos definitivos e applica a multa contractual no grão médio. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.179 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento de 533:700$, do primeiro trecho de 20 kilometros da Estrada de Ferro de Villa Nova a Campos. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
		* * *
Barreiros a Sertãosinho. . .	1910 — 5 de novembro.	Decreto n. 8.341 — Approva as clausulas do contracto com Antonio Mendes Fernandes Ribeiro para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para construcção de uma linha ferrea da Usina Carussú, no engenho Bom Jardim, municipio de Barreiros, até ás terras cedidas á União pela Municipalidade de Agua Preta, nas proximidades da villa de Sertãosinho, no Estado de Pernambuco, na extensão de 60 kilometros. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.195 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de 639:740$108, do primeiro trecho de 15.762^{m},80 da Estrada de Ferro Colonial de Barreiros a Sertãosinho, no Estado de Pernambuco. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
		* * *
Campo Bello a Rezende. . .	1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.328 — Approva as clausulas do contracto com o Dr. Bento Dinard de Araujo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para a construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão maxima de 120 kilometros, que, partindo da estação de Campo Bello e passando por Bemfica, Monte Serrat, Alto Itatiaya, séde do nucleo Visconde de Mauá, vá até á estação de Rezende, ambas na Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
		* * *
Dourado	1910 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.104 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 53 kilometros da

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			linha ferrea entre Ibitinga e Rio Preto, e 3(metros, do ponto mais conveniente do ramal (caina a Barery, até a estação de Ayrosa G servindo a cidade de Jahú. (*Diario Official* de 29 de julho de 1910.)
	Dourado.	1913 — 5 de março .	Decreto n. 10.116 — Autoriza a mudança do de partida da linha ferrea da Companhia E de Ferro do Dourado de Ibitinga para S. Jo Tres Barras. (*Diario Official* de 1 de abril de 1913.)
			* * *
5	**Funilense**.	1910 — 14 de abril . .	Decreto n. 7.959 — Approva as clausulas do con com o Estado de S. Paulo para a concessão d venção de 15:000$ por kilometro, para a co cção do prolongamento desta estrada, de Nogueira até a margem do rio Mogy-Guas extensão maxima de 44 kilometros. (*Diario Official* de 16 de abril de 1910.)
		1910 — 21 de julho . .	Decreto n. 8.103 — Approva os estudos definiti prolongamento da Estrada, da estação de Nogueira á margem do rio Mogy-Guassú. (*Diario Official* de 6 de agosto de 1910.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.773 — Proroga até 21 de janeiro d o prazo estipulado na clausula III do contracto se refere o decreto n. 7.959, de 14 de abril de para conclusão da construcção das obras do p gamento da Estrada de Ferro Funilense. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1912.)
		1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.241 — Proroga até 21 de julho d rente anno o prazo estipulado na clausula contracto a que se refere o decreto n. 7.959, de abril de 1910, para a conclusão das obras d strucção do prolongamento da Estrada de Fer nilense. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)
			* * *
6	**Guaratinguetá a Pindamonhangaba**.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.340 — Approva as clausulas do co com Fabio Botelho para a concessão da sub de 15:000$ por kilometro para a construcç 51 kilometros de linha ferrea que, partindo do mais conveniente da cidade de Guaratingue terminar no municipio de Pindamonhangal Estado de S. Paulo. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
			* * *
7	**Porto do Souza a Manhuassú**	1910 — 14 de abril . .	Decreto n. 7.960 — Approva as clausulas do co com o coronel José Guilherme de Souza e o F cente de Toledo de Ouro Preto para a conces subvenção de 6:000$ por kilometro, para strucção de uma linha ferrea, destinada a volver a colonização, entre o Porto de So Estado do Espirito Santo, e a cidade de Manh no de Minas Geraes. (*Diario Official* de 29 de abril de 1910.) O *Diario Official* de 10 e 14 de maio de 19 produziu o decreto.
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de abril de 1910. (*Diario Official* de 15 e 16 de dezembro de
			* * *

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rio Claro a Mogy das Cruzes.	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.318 — Approva as clausulas do contracto com o coronel Paulo Orozimbo de Azevedo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 60 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da Fazenda Rio Claro situada no municipio de Sallesopolis, comarca de Santa Branca, Estado de S. Paulo, vá terminar na estação de Mogy das Cruzes, Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
	1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.003 — Transfere a Paulo Affonso Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Correia e Henrique Palm ou á firma, companhia ou empreza que os mesmos organizarem, a concessão feita a Paulo Orozimbo de Azevedo para a construcção de uma estrada de ferro colonial. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)
	1912 — 13 de março .	Decreto n. 9.435 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 552:485$805 dos primeiros 20 kilometros da Estrada de Ferro de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. (*Diario Official* de 27 de março de 1912.)
	1912 — julho.	Aviso n. 106 — Declarou-se á Inspectoria Federal das Estradas que fica approvada a planta do reconhecimento do traçado da Estrada de Ferro Colonial de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
		* * *
S. João de Monte Negro a S. Sebastião do Cahy.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.342 — Approva as clausulas do contracto com Amandio Fidencio Lampert e Pedro A. Gonçalves de Carvalho para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, de 100 kilometros de extensão, no valle colonizado do rio Cahy, partindo do Porto de S. João de Montenegro até o limite do municipio de S. Sebastião do Cahy com o de Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
		* * *
S. Paulo a Goyaz-Monte Azul a Maribondo.	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.392 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, Estado de S. Paulo, vá ás margens do Rio Grande, divisa de Minas Geraes com S. Paulo. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1910.)
	1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.084 — Altera a clausula XVII do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, a que se refere o decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.180 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de..... 1.178:623$950, do primeiro trecho de 39 kilometros da Estrada de Ferro de Monte Azul a Maribondo. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1913.)
		* * *
Taubaté a Natividade	1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.156 — Approva as clausulas do contracto com Antonio José Ribeiro da Silva e Gabriel Nogueira de Toledo, para concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão de 67 kilometros, partindo de Taubaté e terminando

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			em um ponto conveniente do municipio de Nat dade. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1910.)
	Taubaté a Natividade.	1913 — Agosto	Aviso n. 126 — Declarou-se á Inspectoria Federal Estradas ter o Sr. ministro approvado o reconhe mento da Estrada de Ferro Colonial de Taubaté Natividade, apresentado por Gabriel Nogueira Toledo e Antonio Ribeiro da Silva. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)
			* * *
12	**Viação Ferrea Itabapoana. . .**	1910 — 21 de julho . .	Decreto n. 8.102 — Approva as clausulas do contra com a companhia para a concessão da subven de 15:000$ por kilometro, para a construcção trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoan Bom Jesus de Itabapoana, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
		1911 — 28 de junho .	Decreto n. 8.804 — Approva com modificações os es dos definitivos e o respectivo orçamento do tre da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jes na extensão de 15,600. (*Diario Official* de 11 de julho de 1911.)
		1912 — 27 de janeiro.	Aviso n. 6 — Multa em 500$ a Companhia de Via Ferrea Itabapoana por não ter entrado para cofres publicos com a importancia de 3:000$, c respondente aos dous ultimos trimestres do an proximo findo, para despezas de fiscalização.

PARTE III

LEGISLAÇÃO ESPECIAL

LEGISLAÇÃO E DECISÕES DO GOVERNO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Alagoas and Northern Railway	1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.030 — Concede autorização a «The Alagoas and Northern Railway Company, Ltd.» para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1913.)
		* * *
Araraquára	1908 — 24 de dezembro	Decreto n. 7.245 — Concede privilegio por 90 annos á Companhia Estrada de Ferro de Araraquara para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo, e Jatahy, em Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1909.)
		* * *
Araxá-Uberaba a Villa Platina	1911 — 8 de maio. .	Decreto n. 8.708 — Abre o credito de 300:000$ para o estudos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba até a Villa Platina. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
	1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.543 — Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 300:000$ para os trabalhos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba a Villa Platina. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
	1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.700 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 1.972:115$325, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 0 e 48. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.948 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 2.503:669$393, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 48 e 108. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
	1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.028 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 300:000$ para as despezas preliminares com a continuação do ramal de Araxá-Uberaba, da E. F. de Goyaz, e do ramal que partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, Estado de Goyaz. (*Diario Official* de 1 de fevereiro de 1913.)
	1913 — 9 de julho. .	Decreto n. 10.332 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 120:000$ para as despezas com a construcção do ramal de Araxá-Uberaba, na E. F. de Goyaz e do ramal que, partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, em Goyaz. (*Diario Official* de 12 de julho de 1913.)
	1913 — 27 de agosto.	Decreto n. 10.415 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 6.605:769$066, do ultimo trecho da Estrada de Ferro Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 108 e 275 + 423 metros. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1913.)
		* * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
4	**Auxiliaire**	1898 — 12 de março .	Decreto n. 2.830 — Contracta com Affonso Spée o arr damento da Estrada de Ferro Porto Alegre a U guayana.
		1898 — 15 de março .	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Po Alegre a Uruguayana.
		1898 — 7 de novembro	Decreto n. 3.087 — Approva o regulamento e tarifas Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé.
		1898 — 31 de dezembro	Decreto n. 3.184 — Autoriza o contracto com a *Comp gnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* para conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana, no trecho de S. Seb tião a S. Gabriel, garantindo pelo espaço de 30 a nos os juros de 6 % até o capital maximo de... 2.990:000$; e concluido o dito prolongamento, fi rá incorporada á linha arrendada por contracto 15 de março deste anno.
		1899 — 21 de fevereiro	Decreto n. 3.215 — Approva as alterações feitas nas rifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria Uruguay.
		1899 — 16 de outubro.	Decreto n. 3.441 — Altera os arts. 110 e 112 das C dições Regulamentares e Tarifas desta estrada, a provadas pelo decreto n. 2.088, de 12 de sete bro de 1885.
		1899—13 de novembro	Decreto n. 3.494 — Reduz, provisoriamente, a tar para transporte, por vagão completo, de madei brutas ou serradas, taboas, ripas, etc. na Estra de Ferro Santa Maria ao Uruguay.
		1900 — 17 de maio. .	Aviso n. 11 — Approva, provisoriamente, como experi cia, as novas Tarifas, cumprindo que, em tempo portuno, e de accôrdo com os resultados obtidos companhia arrendataria da Estrada de Ferro Po Alegre a Uruguayana solicite do Governo o acto finitivo, que seguramente consulte tanto os inter ses publicos como os da propria arrendataria.
		1900 — 7 de julho. .	Portaria—Approvando, provisoriamente, a nova paut Instrucções Regulamentares, conforme requere companhia arrendataria desta estrada. (*Diario Official* de 9 de julho de 1900.)
		1900 — 20 de julho .	Portaria — Approvando, provisoriamente, as novas ses de tarifas e classificação geral de mercadori (*Diario Official* de 21 de julho de 1900.)
		1901 — 20 de maio. .	Aviso n. 6—Autoriza, provisoriamente, a modificação arts. 169 e 170 das Instrucções Regulamenta em vigor na Estrada de Ferro Porto Alegre a U guayana, no sentido de poder a companhia arr dataria cobrar, além do frete, a taxa de 200 r por fracção indivisivel de 100 kilogrammas pelo c regamento e descarregamento de mercadorias respectivas estações.
		1901 — 15 de junho .	Aviso n. 11 — Approva o abatimento de 50 % sobre as rifas em vigor para as mercadorias despachadas vagão completo de Bagé para a xarqueada de Pi hysinho e vice-versa.
		1901 — 15 de julho. .	Decreto n. 4.086 — Altera o art. 106 do Regulame e Tarifas da Estrada de Ferro Rio Grande a Ba approvado pelo decreto n. 3.087, de 7 de nove bro de 1898.
		1902 — 20 de junho .	Aviso n. 7 — Resolve conceder, em caracter provisor reduzir a 12$600 a taxa, por tonelada, das cinz ossos, chifres, collas e outros miudos das xarquea de Santa Maria.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Auxiliaire	1903 — 16 de junho .	Aviso n. 5—Concede o abatimento de 50 % sobre o preço das passagens entre a cidade de Bagé e as xarqueadas de Pirahysinho e S. Domingos.
	1903 — 30 de junho .	Aviso n. 5—Autoriza a classificar como cereaes e incluir na classe especial *C* das suas Tarifas as diversas leguminosas, como feijão, ervilhas e congeneres, o arroz procedente das colonias do Estado, a alfafa e outras forragens, despachados para a Margem ou Bagé em Santa Maria, ou respectivamente de uma estação do trecho de Bagé a Santa Maria ou de Margem a Santa Maria.
	1903 — 20 de outubro.	Decreto n. 1.075 — Autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 179:400$ para pagamento, no presente exercicio, da garantia de juros concedida á *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*.
	1904 — 13 de julho. .	Aviso n. 3 — Autoriza a transferencia da 1ª para a 3ª classe das Tarifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay, do alcool fabricado no paiz e que fôr transportado pela mesma estrada.
	1904 — 25 de julho. .	Aviso n. 4 — Resolve fazer observar nas Tarifas desta estrada as seguintes disposições : 1ª o frete do taboado de pinho secco será cobrado pela Tarifa applicada ao volume real, com o abatimento de 40 % ; 2ª o frete do taboado de pinho verde continuará a ser cobrado com o abatimento de 30 %.
	1904 — 6 de agosto .	Aviso n. 8 — Autoriza applicar ás taboas, ripas e caibros despachados de uma estação do trecho de Santa Maria á Margem do Taquary, com destino a Bagé, a taxa da classe 6ª da Tarifa 3ª, com o abatimento de 15 %, equiparando assim esses transportes aos da classe *B* das tarifas approvadas pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de junho de 1900.
	1904—14 de outubro. .	Aviso n. 9 — Approva o horario de verão, entre as estações da Margem do Taquary a Santa Maria e vice-versa, para os trens expressos e mixtos.
	1905 — 1 de março. .	Aviso n. 57 — Approva a minuta de accôrdo proposta pela Municipalidade de Pelotas sobre o ramal que construiu, o qual reverterá em plena propriedade para a União, no caso de ser encampada a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé.
	1905 — 8 de abril. .	Aviso n. 104 — Approva o horario dos trens da estrada entre a Margem do Taquary e Santa Maria.
	1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.548 — Contracta com a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* o arrendamento e a construcção de diversas estradas de ferro no Estado do Rio Grande do Sul e altera, em consequencia, os contractos existentes entre o Governo e a mesma companhia. (*Diario Official* de 15 de junho de 1905.)
	1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.549 — Estabelece as bases de um accôrdo a celebrar com o governo do Estado do Rio Grande do Sul para a incorporação de linhas ferreas de concessão estadoal ás linhas federaes. (*Diario Official* de 15 de junho de 1905.)
	1905 — 6 de junho. .	Portaria — Approvando as condições geraes para a construcção e conclusão das rêdes das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1905 — 15 de setembro	Aviso n. 265 — Autoriza a *Compagnie Auxiliaire d Chémins de Fer au Brésil* a adquirir na Europa material rodante por ella mencionado, cujo val será opportunamente levado á conta do custeio d linhas arrendadas, nos termos da clausula VII lettra *d*, do contracto de 19 de junho do corren anno. (*Diario Official* de 16 de setembro de 1905.)
		1905 — 11 de outubro	Aviso n. 292 — Determina o modo de kilometragem d rêde arrendada.
		1905 — 23 de outubro.	Aviso n. 316 — Approva o horario de verão para to a rêde da companhia *Auxiliaire*.
		1905—14 de novembro	Decreto n. 5.766 — Abre o credito de 120:000$ pa ser applicado a despezas com a conclusão das obr do prolongamento da estrada de ferro Porto Aleg a Uruguayana, entre Inhanduhy e Cacequy. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1905.)
		1905—21 de novembro	Decreto n. 5.773 — Approva a nova tarifa para bilhete de passagem em trens de excursão entre Rio Grand e Piratiny, da rêde de viação ferrea do Rio Grand do Sul. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1905.)
		1905—21 de novembro	Decreto n. 5.774 — Altera varias tarifas em vigor n linha da Costa do Mar, ramal do Rio Grande a Bag e estabelece bilhetes de ida e volta durante a estaçã balnear nas linhas de Porto Alegre a Uruguayana Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1905.)
		1905 — 5 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza, como medida provisoria no termos do art. 178 das Instrucções Regulamentare approvadas pelas portarias de 18 de maio e d 9 e 21 de julho de 1900, as seguintes alterações, qu importam reducções das Tarifas em vigor, proprosta pela companhia no intuito de desenvolver os respe ctivos transportes : 1ª, madeiras brutas ou serradas (taboas, pranchas caibros, sarrafos, vigas e semelhantes) serão trans portadas nas linhas ferreas de Santa Maria a Pass Fundo e de Santa Maria a Bagé pelos preços d classe especial *C* da Tarifa n. 3, quando expedida de taes linhas por vagão completo e despachada directamente para os portos de Pelotas e Ri Grande ; 2ª, fumo nacional em folha, expedido, em cond ções identicas, de alguma das estações da linha d Santa Maria a Passo Fundo para Porto Alegre, ser taxado pelo preço da classe especial *A* da referid Tarifa ; 3ª, cascas para cortume serão igualmente trans portadas pelo preço da classe especial *A*, quand procedentes desta mesma linha e despachadas na condições do precedente n. 2. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1905.)
		1906 — 15 de janeiro.	Aviso n. 2 — Approva o novo horario para os trens d ramal da Costa do Mar.
		1906 — 23 de janeiro.	Decreto n. 5.865 — Concede autorização á Companhi *Auxiliaire* para continuar a funccionar na Republica (*Diario Official* de 29 de março de 1906.)
		1906 — 7 de fevereiro.	Aviso n. 4 — Declara, em relação ás Tarifas da estrad de ferro «Southern Brasilian Rio Grande do Sul» que á excepção dos transportes gratuitos que foran eliminados pelo § 2º da clausula XIV, do contract de 15 de março de 1898, os demais transportes po

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		conta do Governo continuam a gosar dos abatimentos indicados nos arts. 76 e 77 das Condições Regulamentares e Tarifas em vigor, em vista da clausula XXIII do contracto de 6 de junho de 1905. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1906.)
Auxiliaire	1906 — 20 de março.	Decreto n. 5.933 — Approva a planta e orçamento de uma installação destinada ao embarque de gado em pé na estação de Val da Serra, na linha de Santa Maria a Passo Fundo, da rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul, mediante a despeza maxima de 11:248$552, que será levada á conta de capital da Companhia. (*Diario Official* de 24 de março de 1906.)
	1906 — 3 de abril. .	Decreto n. 5.956 — Approva os estudos definitivos com a extensão de 71.555 metros e respectivo orçamento (4.546:022$662) de um trecho complementar da linha destinada a ligar as estradas de ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo e Nova Hamburgo e Porto Alegre a Uruguayana. (*Diario Official* de 21 de abril de 1906.)
	1906 — 24 de abril. .	Decreto n. 5.988 — Approva a planta e o orçamento relativos á construcção de um desvio e estabelecimento de um girador na estação de Tupaceretan, da linha ferrea de Santa Maria a Passo Fundo, sendo a despeza total de 16:588$960. (*Diario Official* de 17 de maio de 1906.)
	1906 — 19 de junho.	Decreto n. 6.073 — Approva os estudos e orçamento para a construcção das obras da linha de S. João de Montenegro a Caxias, entre as estacas 983+12,07 e o ponto terminal 5.883+9, mediante a despeza total maxima de 9.187:934$985. (*Diario Official* de 27 de junho de 1906.)
	1906 — 14 de agosto.	viso n. 36 — Approva o alvitre proposto pela fiscalização de adoptar, para a linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, o traçado approvado pelo decreto n. 1.013, de 18 de dezembro de 1894.
	1906 — 27 de agosto.	Aviso n. 37 — Autoriza, provisoriamente, abatimentos nas Tarifas em vigor nas estradas de ferro de Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1906.)
	1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 1 — Autoriza a Companhia a adoptar, a titulo provisorio, para transporte de gado em pé, na linha de Porto Alegre a Uruguayana e na de Santa Maria a Passo Fundo, a base de 20 réis até 100 kilometros, de 18 réis até 200 kilometros e de 10 réis até 300 kilometros, sendo a expedição feita em vagões completos. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
	1907 — 24 de janeiro.	Aviso n. 3 — Autoriza a Companhia a despender até o maximo de 2.658:498$586 com obras novas e reconstrucções completas, excluidas opportunamente do computo das despezas as que não estiverem nessas condições. (*Diario Official* de 25 de janeiro de 1907.)
	1907 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 5 — Rectifica o aviso n. 1, de 7 de janeiro do mesmo anno. (*Diario Official* de 9 de fevereiro de 1907.)
	1907 — 14 de maio. .	Aviso n. 17 — Autoriza a Companhia a adquirir o material rodante necessario, em virtude da abertura ao trafego do trecho de Cacequy a Uruguayana, devendo a despeza a fazer-se com sua acquisição, transporte e desembarque no Rio Grande, calculada no maximo de 1.331.950 francos (ouro) e

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			187:530$ (papel), depois da necessaria liquidação, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 15 de maio de 1907.)
	Auxiliaire	1907 — 13 de junho .	Decreto n. 6.520 — Approva os estudos e orçamentos definitivos, na importancia maxima de 3.440:704$932, para a construcção da ponte e viaducto definitivos sobre o rio Santa Maria, linha de Cacequy a Uruguayana, cuja despeza será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 18 de junho de 1907).
		1907 — 13 de junho.	Decreto n. 6.522 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, até o maximo de 9.538:185$837, para construcção do ramal, que, partindo de Saycan, vá ter a Sant'Anna do Livramento. (*Diario Official* de 18 de junho de 1907.)
		1907 — 17 de julho. .	Aviso n. 26 — Autoriza que seja levada á conta de capital da mesma companhia a quantia de 5:469$200, importancia de excessos verificados sobre os orçamentos apresentados para os trabalhos executados na parada de Canabarro e no triangulo, em Pinheiro Marcado, e para construcção de quatro desvios supplementares, excessos que foram glozados na respectiva tomada de contas do 2° semestre de 1906. (*Diario Official* de 18 de julho de 1907.)
		1907 — 26 de agosto.	Aviso n. 35 — Autoriza a Companhia a construir uma estação perto da séde da colonia Philippson, na importancia de 31:849$976, que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1907.)
		1907 — 26 de agosto .	Aviso n. — Approva os horarios para os trens de passageiros nas linhas de Nova Hamburgo a Taquara e Porto Alegre a Nova Hamburgo. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 31 de agosto .	Aviso n. 37 — Autoriza a Companhia a introduzir diversos melhoramentos na linha em trafego de Santa Maria a Passo Fundo, com applicação nas estações de Tupaceretan, Santa Barbara, Pinheiro Marcado e Carasinho, mediante a despeza maxima de 82:984$128, que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1907.)
		1907 — 10 de setembro	Aviso n. 39 — Rectifica o aviso n. 17, de 14 de maio do mesmo anno, quanto ao preço, ouro, para acquisição de vagões destinados ao transporte de passageiros, mercadorias, gado em pé e madeiras, que é de 1.531.950,0 francos e não como está no alludido aviso. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1907.)
		1907 — 27 de setembro	Aviso n. 41 — Autoriza a reducção de 60 % no frete de transporte para productos das xarqueadas que se estabelecerem á margem da linha de Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1907.)
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.673 — Incorpora a estrada de ferro de Passo Fundo a Uruguay ás linhas ferreas contractadas com essa Companhia. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1907.)
		1907 — 11 de outubro	Aviso n. 43 — Approva o horario dos trens de passageiros a vigorar durante o verão. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1907.)
		1908 — 21 de fevereiro	Aviso n. 17 — Resolve permittir que seja incluida na conta do capital, na fórma da alinea *d* da clausula VIII, do contracto, a que se refere o decreto n. 5.548,

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		de 6 de junho de 1905, além da importancia maxima de 1.940:981$786, que nos termos dos avisos ns. 3 e 13, de 24 de janeiro e 10 de abril de 1907, foi autorizada a despender essa Companhia com a execução das novas construcções e reconstrucções de obras feitas na linha de Alegrete a Uruguayana, a que exigirem os demais trabalhos referentes á conclusão da construcção e reconstrucção dessa linha, comprehendida na parte restante do respectivo orçamento o valor de 717:516$800 que os citados avisos excluiram de tal classificação, reduzida, porém, esta ultima parcella ao maximo de.... 600:061$280.
Auxiliaire	1908 — 18 de março .	Aviso n. 32 — Autoriza o abatimento de 40 % no frete dos productos das xarqueadas que se estabelecerem, ao longo da linha, de Porto Alegre a Uruguayana entre Alegrete e Uruguayana e Santa Maria a Margem, abatimento que será feito na 4ª classe para os productos que, carregados em vagões completos, gosem da 5ª classe e na 5ª classe para os que, carregados em vagão completo, gosem da 6ª classe. (*Diario Official* de 19 de março de 1908.)
	1908 — 23 de abril. .	Aviso n. 49 — Autoriza a acquisição, pela Companhia arrendataria, do seguinte material : 10 carros de passageiros de 1ª classe ; seis ditos de passageiros mixtos; 10 ditos para correio e bagagens ; 200 vagões fechados ; 40 ditos abertos; 50 ditos para gado ; tres ditos guindastes e um carro soccorro, devendo, porém, os vagões fechados ser construidos de fórma a se transformarem em vagões apropriados ao transporte de tropas, com dispositivos que se possam abrir e servir de janella. A despeza, calculada em 1.809.648 francos (ouro) e 302:227$500 (papel), será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1908.)
	1908 — 27 de abril .	Aviso n. 54 — Applica ao transporte de mercadorias no ramal da Costa do Mar as bases das tarifas que vigoram na linha, de Porto Alegre a Uruguayana, quer o transporte se effectue entre estações do mesmo ramal, quer entre as deste e as da linha principal.
	1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 56 — Autoriza a construcção de tres paradas nos kilometros 332, 398 e 488 da linha de Porto Alegre a Uruguayana, levando-se á conta de capital a respectiva despeza de 79:086$464, adiando-se a construcção das outras tres nos kilometros 367, 414 e 523.
	1908 — 11 de maio. .	Aviso n. 61 — Approva os preços do material metallico destinado a substituir os da linha de Rio Grande a Bagé.
	1908 — 4 de junho. .	Decreto n. 6.977 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 50 kilometros a contar de Passo Fundo ao rio Uruguay. (*Diario Official* de 17 de junho de 1908.)
	1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.090 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 45 kilometros, la contar do kilometro 50 da linha de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official* de 5 de setembro de 1908.)
	1908 — 31 de outubro.	Aviso n. 133 — Autoriza o emprego de lenha como combustivel em todas as secções da rêde de que esta Companhia é arrendataria.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1908—17 de novembro	Aviso n. 148 — Autoriza a construcção de duas para nos kilometros 414 e 525 da linha de Rio Gran Bagé, eliminada, porém, a casa do guarda kilometro 414 e fixado o orçamento maxim 16:388$017, que será levado á conta de capital (*Diario Official* de 18 de novembro de 1908.)
		1908—17 de novembro	Aviso n. 149 — Autoriza que sejam applicadas ao tré de Bagé á estação fluvial de Pelotas as tarifas vigor nesta linha. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1908.)
		1908 — 5 de dezembro	Aviso n. 170 — Autoriza a Companhia arrendataria effectuar o reconhecimento, e, após approvação Governo, os estudos definitivos das linhas ferreas Santa Maria a Pelotas, servindo aos municipios S. Sapé, Caçapava, Cangussú e Jaguarão, ao po mais conveniente da linha de Rio Grande a B entre Piratiny e Cerro Chato.
		1909 — 2 de março. .	Aviso n. 15 — Autoriza a adoptar, como ponto de troncamento, na Estrada de Ferro de Porto Ale a Uruguayana, a linha que vá de S. Borja á es ção de S. Pedro, passando pelo povoado do mes nome, Villa Clara, Jaguahy e Santiago do E queirão com um ramal para S. Luiz, cujo po de origem deverá ser posteriormente fixado.
		1909 — 26 de maio. .	Aviso n. 27 — Autoriza a companhia arrendataria realizar desde logo todo o projecto submettido approvação do governo e não sómente a parte estaca de Sant'Anna do Livramento, destinada trafego local. Declara que opportunamente prom verá o accôrdo internacional entre o Brazil e o Ur guay, relativo á ligação das duas estações de San Anna e Rivera no trecho que atravessa o territo daquella Republica.
		1909 — 30 de agosto .	Aviso n. 56 — Autoriza as modificações propostas p Companhia relativamente ás tarifas no intuito de r duzil-as, approvando as tomadas de contas das tradas arrendadas á Companhia, referentes ao semestre de 1908 nas linhas em trafego e do perio de 1 de dezembro de 1907 a 31 de maio daque anno, na parte em construcção. (*Diario Official* de 31 de agosto do 1909.)
		1909 — 27 de setembro	Expediente approvando os horarios de verão a vigor rem do 4 de outubro proximo, nas seguintes linha Santa Maria a Bagé, Santa Maria a Uruguayan Santa Maria a Passo Fundo e Santa Maria a Por Alegre. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1909.)
		1909 — 9 de outubro .	Aviso n. — Autorizando a mandar proceder ao rec nhecimento de um ramal que, partindo do ponto ma conveniente do Rio Grande a Bagé, vá terminar e Jaguarão, afim de permittir a comparação entr os traçados de Cerro Chato, Pelotas e Piratinim e adjacencias. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1910.)
		1909 — 9 de outubro .	Aviso n. 80 — Approvando nas bases das tarifas da l nha de Porto Alegre a Taquara as seguintes modi ficações : *a*) classificar na tabella n. 9, que paga 70 réis po tonelada kilometrica, os cereaes, leguminosas, fari nhas de mandioca, e o sal, quando despachados po vagão completo ; *b*) passar da tabella n. 5, que paga 200 réis por to nelada kilometrica, para a tabella n. 6, a herva matte, quando carregada por vagão completo;

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		c) conceder o abatimento de 25 % nos fretes de mercadorias comprehendidas na tabella n. 5, salvo a herva matte, quando carregada por vagão completo. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
Auxiliaire	1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.643 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho final de 42 kilometros e 400 metros da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Aviso n. 128 — Autoriza a applicar provisoriamente a taxa de 600 réis por vagão-kilometro ao transporte de carneiros. (*Diario Official* de 11 de dezembro de 1909.)
	1909 — 11 de dezembro	Aviso n. 135 — Approva, provisoriamente, a proposta da companhia para o calculo a fazer-se dos fretes que tiverem origem nas linhas da viação ferrea do Rio Grande do Sul e se destinem ao trecho de Passo Fundo ao Rio Uruguay e vice-versa, que se addicionem os percursos effectuados nas linhas do grupo e da clausula 9ª do contracto de 19 de junho de 1905, em vez de applicar-se separadamente a esses percursos a taxa correspondente. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1909.)
	1910 — 23 de junho .	Aviso n. 72 — Approva os horarios dos trechos entre Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Taquara, pertencentes a esta rêde.
	1910 — 27 de junho .	Aviso n. 73 — Approva as providencias sobre os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Uruguay, cujo trafego, em virtude dessas providencias, deverá ser inaugurado impreterivelmente em 31 de outubro de 1910. O Governo assume a responsabilidade do augmento de 25 % das tabellas de ns. 3 a 13, dos trabalhos que forem realizados, nessa estrada, nos kilometros 84 a 182 e nas mesmas condições dos ns. 14 a 66, entre os kilometros 140 a 160 e mais da importancia dos trabalhos extraordinarios, necessarios áquelle fim, não podendo, porém, exceder, de fórma alguma, de 300:000$ aquella responsabilidade, que não se tornará effectiva si o trafego deixar de ser inaugurado no dia marcado. Si as despezas excederem a importancia referida, o excesso será levado á conta de capital da Companhia.
	1910 — 15 de agosto .	Aviso n. 95 — Approva os horarios apresentados por essa Companhia, das linhas de Montenegro a Caxias e de Saycan a Sant'Anna do Livramento, no trecho entre Cacequy e Porteirinha, a começar de 1 de agosto de 1910.
	1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.101 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)
	1912 — 12 de março .	Aviso n. 16 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para adquirir novas machinas ferramentas para as officinas do Rio Grande e Santa Maria, sendo a despeza, no maximo de 631:261$503, levada á conta de capital.
	1912 — março . .	Aviso n. 26 — E' a Companhia autorizada a construir um desvio para transporte de productos da xarqueada da Sociedade Pastoril e Industrial, correndo a despeza por conta da referida sociedade. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1912 — 17 de abril .	Aviso n. 45 — Autoriza a Auxiliaire a substituir trilhos retirados da linha do Rio Grande a Bagé postes de madeira da linha de Pelotas a Bagé, conta do custeio do trafego, não incluindo ne despeza preço algum para o trilho usado emprega como poste. (*Diario Official* de 19 de abril de 1912.)
		1912 — 25 de abril. .	Aviso n. 60 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e adop em 75 locomotivas pharoes electricos, accionados dynamos e turbinas a vapor, cuja despeza corr por conta do custeio. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912).
		1912— 15 de maio. .	Aviso n. 64 — Autoriza a lastrar com pedras brita 3.500 metros de linha, entre Porto Alegre e Na gantes, sendo a despeza de 115:063$603 levada conta de custeio. (*Diario Official* de 17 de maio de 1912.)
		1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 67—Autoriza a substituição de trilhos de 20 los por outros de 32,244 ks., na extensão de 650 lometros, sendo a despeza levada á conta do capit (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 27 de maio. .	Aviso n. 69 — Autoriza augmentar em 2.000 kilomet de linha o numero de dormentos, elevando-o a 1.0 por kilometro. (*Diario Official* de 28 de maio de 1912.)
		1912 — 3 de junho .	Aviso n. 74 — Augmenta para 25 kilos por metro c rente o peso dos trilhos para as linhas a construir no Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 4 junho de 1912.)
		1912 — 17 de junho . .	Aviso n. 78 — Autoriza a acquisição do material que pecifica, na importancia de 4.606:676$256, que se levada á conta de capital (*Diario Official* de 21 de junho de 1912).
		1912 — 19 de junho . .	Aviso n. 79 — Autoriza a construir-se estações definiti em S. Bento e Pinheiro Marcado, na linha de Sa Maria a Passo Fundo, levando-se as despezas 50:137$859 e 49:657$381 á conta de capital. (*Diario Official* de 20 de junho de 1912).
		1912 — 25 de junho...	Aviso n. 81 — Autoriza augmentar os desvios da esta de Santo Amaro, despendendo-se o maximo 20:224$580, que será levada á conta de capit (*Diario Official* de 26 de junho de 1912).
		1912 — 25 de junho...	Aviso n. 82 — Autoriza construir uma estação no metro 193+480, na linha de Santa Maria a Pa Fundo, levando-se á conta de capital a despeza 37:518$202. (*Diario Official* de 26 de junho de 1912).
		1912 — 2 de julho...	Aviso n. 86 — Autoriza substituir no ramal da Costa Mar os trilhos existentes por trilhos de 20 kilos. colhidos entre os melhores que vão ser retirados trechos reconstruidos com trilhos de 32 kilos, e gmentar o numero de dormentos até 1.600 por metros, correndo a despeza por conta do custeio. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912)
		1912 — 2 de julho...	Aviso n. 90 — Autoriza a construcção de dois des novos no recinto da estação de Santa Maria, cor do a despeza de 6:781$036 por conta do capital. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912).
		1912 — 10 de julho...	Decreto n. 9.659 — Approva as plantas e orçamento 552:376$582 das installações necessarias para a e ção de triagem a construir-se na varzea de Gravat (*Diario Official* de 31 de julho de 1912).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Auxiliaire	1912 — 13 de julho...	Aviso n. 93 — Autoriza a Auxiliaire assentar trilhos interiores em todos as pontes em curva da rede a seu cargo, devendo a despeza de 90:088$296 ser levada á conta do custeio.
	1912 —	Aviso n. 94 — Approva o horario para os trens de passageiros das linhas de Porto Alegre a Santa Maria, Porto Alegre a Taquara, Porto Alegre a Nova Hamburgo e de Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de julho...	Aviso n. 96 — Autoriza o assentamento de um fio telegraphico entre Porto Alegre e Marcellino Ramos, levando a despeza de 169:538$460 á conta de capital. (*Diario Official* de 19 de julho de 1912.)
	1912 — 27 de julho...	Aviso n. 101 — Aprova os horarios, a titulo provisorio, para vigorarem no trecho de Caxias a Monte Negro.
	1912 — 29 de julho...	Aviso n. 104 — Autoriza a construcção de dois galpões nas officinas do Rio Grande, sendo levado á conta de capital a despeza de 64:940$965. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.770 — Approva as plantas e o orçamento de 172:858$820 para construcção de varias obras no ramal da Costa do Mar. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
	1912 — 9 de outubro.	Decreto n. 9.813 — Approva as plantas e o orçamento de 442:638$749 para construcção de um desvio em Uruguayana, com as installações necessarias para o serviço do trafego fluvial. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1912.)
	1912 — 26 de outubro.	Aviso n. 128 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e installar nas officinas do Rio Grande e Santa Maria as machinas ferramentas que relaciona, devendo a despeza de 42:588$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1912.)
	1912—13 de novembro	Decreto n. 9.876 — Approva as plantas e orçamento de 33:267$694 para construcção de novos desvios na estação de S. Gabriel, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayanna. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1912.)
	1912—26 de novembro	Portaria — Approvando a inclusão das « plantas vivas » na 3ª classe da tarifa II, bem como a applicação ao seu transporte dos arts. 91 e 92 das instrucções regulamentares e novas tarifas para as estradas de ferro Porto Alegre a Uruguayana e de Santa Maria ao Urugnay, approvadas provisoriamente pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de julho de 1900. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1912.)
	1912—28 de novembro	Aviso n. 137 — Approva a planta e orçamento para construcção de um desvio na estação central do Rio Grande, devendo a importancia effectivamente gasta e apurada na tomada de contas, até o maximo de 6:317$057, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1912.)
	1912 — 5 de dezembro	Aviso n. 142 — Autoriza a acquisição e montagem de tres balanças de 50 toneladas, typo Standart, ultimo modelo, propria para pesar carros, nas estações de Santa Maria, Gravataly e Rio Grande, levando-se a despeza, no maximo de 13:679$017 para cada balança, á conta de capital. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1912.)
	1912 — 31 de dezembro	Aviso n. 151 — Do vosso officio n. 1.839, de 20 de setembro ultimo, se deprehende que a Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brésil, por diversos actos e

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			praticas, como dispensa de formalidades para despachos de certos expeditores e a preterição outros, a gratuidade de fretes etc., está infringi a clausula VII do seu contracto de 8 de dezem de 1911, que lhe prohibe de, por si, agentes, em gados ou interpostas pessoas, exercer comme ou fazer exploração industrial de quaesquer pro ctos transportados pelas estradas arrendadas, mesmo a pretexto de simples fornecimento ao pes e infringindo, outrosim, a clausula IV do me contracto, que dispõe : « Não haverá nas linhas rendadas transporte gratuito sinão para o pessoa estrada em serviço e para objecto de serviço, pa material necessario aos serviços da conservação e fego da estrada, malas do correio e seus conductor Havendo por despacho de 4 de novembro ultim publicado no *Diario Official*, indeferido o requ mento em que a companhia pedia autorização effectuar gratuitamente, contra o disposto na ci clausula IV e no § 2º da clausula XIV do dec n. 2.830, de 12 de março de 1908, os transportes mantimentos e generos destinados ao uso exclu do pessoal da estrada, declaro-vos em solução citado officio n. 1.839, que deveis intimar a me companhia a dar rigoroso cumprimento á ci clausula VII do termo de revisão do contracto, pena de ser promovida, como de direito, a decr ção de caducidade estabelecida nesta clausula. I este effeito cumpre que, á primeira infracção v ficada, seja feita por intermedio do procurado Republica em Porto Alegre o protesto judicial c enumeração de todas as circumstancias e ant dentes que denunciem a violação do contracto. Saude e fraternidade. — *José Barbosa Gonça* Sr. inspector federal das Estradas. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1913.)
	Auxiliaire	1913 — 14 de janeiro..	Aviso n. 3 — Autoriza a lastrar com pedras brita trecho de Neustadt á Margem, com 93 kilom de extensão, levando-se a despeza á conta de cu (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1913.)
		1913 — 18 de janeiro .	Aviso n. 4 — Eleva a parada Capivary á categor estação, devendo ser feitas as alterações c spondentes nas actuaes tarifas. (*Diario Official* de 19 de janeiro de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Aviso n. 13 — Autoriza a construcção de um desv Cacequy, sendo a despeza no maximo de 5:61 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 22 de março. .	Aviso n. 17 — Substitue por outras as clausulas 14 das instrucções especiaes para o serviços da gyratoria sobre o rio S. Gonçalo. (*Diario Official* de 25 de março de 1913.)
		1913 — 5 de abril. . .	Aviso n. 19 — Autoriza a construir mais um desvio tação de Santa Barbara e ampliar o respectivo angulo de reversão, devendo a despeza no ma de 3:845$303 ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril. . .	Aviso n. 20 — Autoriza a construir na estação Ham Berg um gyrador para locomotivas, sendo a de total de 8:746$613 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril. . .	Aviso n. 22 — Declara que a despeza com o novo b ser construido na estação da Quinta deve ser l á conta do custeio da linha e não á conta de ca (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Auxiliaire	1913 — 11 de abril .	Aviso n. 23 — Concede abatimento de 25 % sobre o frete das pedras brutas transportadas por trens completos entre S. Leopoldo e Porto Alegre. (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
	1913 — 14 de abril . .	Aviso n. 26 — Indefere o requerimento em que a Auxiliaire pede autorização para construir 200 depositos para abrigo de ferramentas, por conta do seu capital. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 14 de abril . .	Aviso — Concedendo permissão para a linha que a Jewish Colonisation está construindo para o serviço da sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada á de Passo Fundo a Marcellino Ramos, em um ponto proximo á estação Erebango, lado do Uruguay, correndo as despezas por conta da mesma associação. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 29 — Approva plantas e orçamentos para construcções dos embarcadouros para gado, um na estação de Guassú-Boi e outro na de Cacequy, devendo as respectivas despezas, no maximo de 6:179$812 para o primeiro e 7:789$824 para o segundo, ser levadas á conta de capital. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 30 — Approva os horarios para trens de passageiros entre Porto Alegre e Taquara e supprime o serviço de passageiros dos trens C-1 e C-4. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.177 — Approva as plantas e o orçamento de 90:689$045 para construcção da estação de triagem, em Gravatahy, linha de Porto Alegre a Uruguayana. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.178 — Approva os projectos e os orçamentos de 85:584$829 e 7:898$042 para o levantamento da *grade* da linha de Porto Alegre a Nova Hamburgo, na varzea do Gravatahy, e da linha de Nova Hamburgo a Taquara. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 22 de abril. .	Aviso n. 37 — Autoriza augmentar o desvio da estação de Monte Alegre, devendo a despeza, no maximo de 6:154$836, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 6 de maio . .	Aviso n. 31 — Approva o projecto de convenio para o transito de mercadorias no caso de trafego mutuo entre a Auxiliaire e a Ferro Carril Central do Uruguay. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	1913 — 26 de maio. .	Decreto n. 10.238 — Autoriza adquirir e montar nas estações de Pelotas, Sant'Anna do Livramento, Bagé e Montenegro quatro balanças de 50 toneladas cada uma e approva o orçamento no maximo de..... 54:716$068 ou 13:679$017 para cada uma, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 11 de junho .	Aviso n. 67 — Declara que, de conformidade com o art. 178 das instrucções regulamentares approvadas pelas portarias de 17 de maio e 7 de julho de 1900, as taboas aplainadas e frizadas devem ser classificadas na 5ª classe da tarifa 3. (*Diario Official* de 13 de junho.)
	1913 — 27 de maio . .	Aviso — Indefere o requerimento pedindo autorização para limitar a emissão de bilhetes nos trens nocturnos entre Porto Alegre e Santa Maria aos passageiros de 1ª classe e determina que se mantenha na

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas.
			composição dos trens o carro para 2ª clas mixto. (*Diario Official* de 28 de maio de 1913)
	Auxiliaire	1913 — 13 de junho .	Aviso — Indefere o requerimento em que é p que a despeza com o lastramento com pedra b da linha de Neusladt á Margem seja levado á de capital. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.276 — Autoriza a Auxiliaire a cerc linhas a seu cargo, na extensão de 1.622k, 53 vendo a despeza até o maximo de 9.449:614$7 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 22 de julho. .	Aviso n. 88 — Rectifica o aviso n. 67, de 11 de ju corrente anno, na parte que restringe a appli da 5ª classe da tarifa 3 aos transportes em completos das taboas aplainadas e frizadas, de ser adoptada a mesma classificação quando d chadas em pequenas expedições e em qualquer curso. (*Diario Official* de 23 de julho de 1913.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza que seja mudado para Cam o nome da estação S. Salvador, na linha de M negro a Caxias. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
		1913 — 10 de outubro.	Aviso n. 147 — Approva os horarios dos trens di entre Santa Maria e Uruguayana, Livramento e e trens nocturnos entre Santa Maria e Passo F (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
		1913 — 11 de outubro.	Aviso n. 149 — Autoriza ceder por aluguel á Comp Française du Port do Rio Grande do Sul o ma que especifica, de cuja conservação e reparo s carregará, devendo o producto dos respectivos gueis ser levado á conta da renda bruta da liaire. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.457 — Approva o projecto e orçam de 10:776$749 para construcção de novos desvi estação de S. Bento, da linha de Santa Mar Uruguay. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.458 — Approva o projecto e orçamen 158:358$780 para ampliação da estação de Maria. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 29 de setembro	Aviso n. 168 — Declaro-vos, para os devidos fins, que approvadas as tomadas de contas da « Comp Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil », arre taria da rêde de viação ferrea do Rio Grand Sul, referentes ao periodo de 1 de julho a 31 d zembro de 1912, para as linhas em trafego, e de junho a 30 de novembro do mesmo anno, as linhas em construcção, de accôrdo com o pro que remettestes com o officio n. 509, de 22 d tembro ultimo. Resolvendo a questão suscitada pelo representant Governo sobre si, no calculo da quota de arre mento, que for devida, *ex-vi* da lettra *c* da cla III do contracto autorizado pelo decreto n. 9.10 8 de novembro de 1911, cumpre levar em con amortização do capital, segundo a clausula XIII contracto autorizado pelo decreto n. 5.549, de junho de 1905, declaro-vos que prescreve a refe clausula III que o Governo perceberá 20 % da p

	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			da renda liquida annual que exceder de 12 % do *capital fixado pela fórma indicada na clausula VIII* do citado contracto de 1905; tendo assim estipulado claramente o modo de fixação do capital, para o fim de ser determinada aquella quota addicional de 20 %, o seu calculo deverá ser feito independente da alludida amortização, que só é applicavel ao caso de determinação do valor a indemnizar para a encampação da estrada. Saude e fraternidade.— *J. Barbosa Gonçalves.* Sr. inspector federal das Estradas. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
			* * *
5	**Bananal**	1899 — 4 de julho. . .	Decreto n. 3.332 — Transfere a Fernando Moitinho Luiz Moitinho, Domingos Moitinho e Bernardo de Magalhães a concessão da estrada.
		1899 — 31 de julho . .	Decreto n. 3.359 — Approva provisoriamente as novas tarifas para passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas pela estrada.
		1899 — 21 de agosto .	Decreto n. 3.372 — Substitue provisoriamente o art. 2º do decreto n. 3.332, de 4 de julho do corrente anno, referente á estrada.
			* * *
6	**Brazil North Eastern Railways, limited.**	1910 — 7 de julho. . .	Decreto n. 8.085 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 26 de julho de 1910.)
			* * *
7	**Brazil Railway**	1907 — 31 de maio . .	Decreto n. 6.493 — Autoriza essa Companhia a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 17 de julho de 1907.)
		1909 — 3 de junho . .	Decreto n. 7.434 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica.
		1909 — 14 de outubro .	Decreto n. 7.605 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
		1911 — 8 de novembro.	Decreto n. 9.091 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1912.)
			* * *
8	**Capital a Guaratiba**	1891 — 10 de outubro .	Decreto n. 587 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro desta Capital a Guaratiba.
		1903 — 31 de dezembro	O art. 17, n. 38, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizou a prorogação do prazo para o inicio dos trabalhos, fixado na clausula III do decreto n. 587, de 10 de outubro de 1891.
		1905 — 30 de dezembro	O art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, autorizou a prorogar o prazo para a conclusão dos trabalhos, permittindo-se a tracção electrica, sem onus algum para a União.
		1908 — 31 de dezembro	O art. 29 da lei n. 2.050 manda continuar em vigor, no que não se achar expressamente revogado, o art. 36 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que, entre outras, proroga o prazo para conclusão dos trabalhos desta linha.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Capital a Guaratiba	1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.763 — Declara caduca a concessão de estrada de ferro. (*Diario Official* de 2 de junho de 1911.)
			* * *
9	**Catalão a Palmas.**	1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de ju e mais favores para o estabelecimento de um s tema de viação geral ligando diversos Estados União á Capital Federal.
		1891 — 25 de julho. .	Decreto n. 463 — Proroga por um anno os prazos m cados nas clausulas II e V do decreto n. 862, de de outubro de 1890, relativos á estrada.
		1891 — 11 de setembro	Decreto n. 524 — Permitte a transferencia da pa que cabe a um dos concessionarios da estrada.
		1892 — 8 de novembro	Decreto n. 1.127 — Autoriza a transferencia da conces constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 18
		1894 — 8 de fevereiro	Decreto n. 1.670 — Approva, com modificações, os tudos definitivos do primeiro trecho da linha, na tensão de 100, 200 k.
		1894 — 31 de dezembro	Decreto legislativo n. 271 — Proroga os prazos p conclusão das obras da estrada.
		1902 — 6 de janeiro .	Decreto n. 4,312 — Marca a época de que deve ser conta o prazo para conclusão do primeiro trecho da estra
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concess das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e Catalão a Palmas.
			* * *
10	**Caxias ao Araguaya**	1890 — 23 de outubro.	Decreto n. 909 — Concede ao engenheiro Aarão Reis p vilegio, garantia de juros e mais favores para a c strucção de uma estrada de ferro ligando a navegaç do rio Itapicurú á dos rios Tocantins e Araguay
		1890 — 5 de novembro	Decreto n. 953 — Transfere á Empreza Industrial Melhoramentos no Brazil, ou á companhia q organizar, a concessão feita ao engenheiro Aar Reis, por decreto n. 909, de 23 de outubro de 189
		1895 — 14 de fevereiro	Decreto n. 1.966 — Approva, com modificações, os tudos definitivos da 1ª secção.
		1898 — 31 de dezembro	Lei n. 560 — Em virtude do art. 47 foi prorogado até de dezembro de 1904 o prazo para o inicio da c strucção, mediante desistencia da garantia de jur
			* * *
11	**Caxias a Cajazeiras**	1897 — 13 de dezembro	Decreto n. 2.740 — Fixa o capital em 2.165:495$912.
		1898 — 24 de outubro	Decreto n. 3.055 — Approva a planta e o orçamen para augmento de edificios e armazens, na impo tancia de 18:060$500.
		1899 — 27 de setembro	Portaria autorizando adquirir dois carros fechados e n abertos para o serviço de transporte de mercadori
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.942 — Eleva a 5:590$960 o orçamento d obras de construcção da casa para morada do age da estação de Caxias.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.087 — Altera o art. 67 das *Condições Reg lamentares* e tarifas da estrada, approvadas pel decretos ns. 1.881, de 7 de novembro de 1894, 2.645, de 18 de outubro de 1897.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.089 — Approva o augmento de despeza 2:184$450 sobre a orçada para a casa do agente estação Christino Cruz.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Caxias a Cajazeiras	1904 — 4 de julho . .	Aviso n. 513 — Proroga por mais seis mezes o prazo marcado no aviso n. 218, de 16 de outubro de 1903, para a execução das alterações feitas na tarifa do algodão em rama, caroços de algodão, couros, areia e materiaes de construcção, dormentes, etc., com o abatimento, porém, de 75 % para os caroços de algodão, quando apresentados em quantidade de seis ou mais vagões por quinzena.
	1905 — 8 de julho . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (*Diario Official* de 14 de julho de 1905.)
	1905 — 30 de julho. .	Aviso n. 182 — Autoriza construir nos kilometros 26 ou 27 uma casa para a 3ª turma, em substituição da do kilometro 32, sendo levada a despeza de 1:200$ á conta do custeio.
	1906 — 15 de julho. .	Aviso n. 155 — Autoriza construir, por conta do custeio, um deposito para guardar madeira, na importancia total de 1:810$952.
	1906 — 6 de novembro	Aviso n. 315 — Autoriza a compra de dois kilometros de trilhos e accessorios para a estrada, devendo a despeza ser levada á conta do custeio.
	1907 — 28 de dezembro	Aviso n. 435 — Autoriza a reformar o carro destinado ao transporte de animaes.) (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1907.)
	1908 — 3 de janeiro .	Portaria — Approva alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 14 de janeiro de 1908.)
	1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 364 — Autoriza o pagamento de 66:443$235 á Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão de juros garantidos a esta estrada no 2º semestre do anno de 1908. (*Diario Official* de 3 de março de 1909.)
	1909.	Aviso mandando incluir nas disposições regulamentares nova disposição sobre transporte de encommendas. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1909.)
	1912.	Aviso n. — Approva a tomada de contas desta estrada, referente ao 2º semestre de 1911.
	1912 — 8 de março. .	Portaria elevando de 200$ para 250$ os vencimentos mensaes do contador guarda-livros do escriptorio central. (*Diario Official* de 12 de março de 1912.)
	1912 — 4 de setembro.	Portaria autorizando elevar-se de 800$ a 1:150$ mensaes os vencimentos do director desta estrada. (*Diario Official* de 5 de setembro de 1912.)
		* * *
Central do Brazil.	1903 — 10 de fevereiro	Decreto n. 4.771 — Abre o credito de 114:800$ para ser applicado ao alargamento da linha do Centro, entre Lafayette e Gagé.
	1903 — 23 de abril . .	Decreto n. 4.828 — Abre o credito de 1.800:000$ para a construcção do prolongamento da linha do Centro.
	1903 — 23 de junho. .	Decreto n. 4.871 — Crêa uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento da estrada até á margem do rio S. Francisco e ramaes da mesma estrada.
	1903 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.084 — Approva os estudos e orçamentos da primeira secção (60 kilometros) do prolongamento da estrada, a partir de Curvello, no valor de 2.722:107$779.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1903 — 22 de dezembro	Portaria approvando as condições geraes e tabell preços para as obras dos 60 primeiros kilom que constituem a primeira secção do prolongar da estrada, comprehendidos entre Curvello e a gem do rio S. Francisco.
		1904 — 21 de janeiro.	Aviso n. 9 — Approva o contracto celebrado em janeiro de 1904, entre o Estado do Rio de Janc a Estrada de Ferro Central do Brazil, para ar dação de impostos pertencentes ao mesmo Es
		1904 — 29 de fevereiro	Aviso n. 29 — Autoriza denunciar o contracto de fego mutuo celebrado em 11 de maio de 1900 c Estrada de Ferro Leopoldina, para que fic mesmo rescindido, depois de decorrido o pra seis mezes, a contar da data da denuncia.
		1904 — 15 de junho. .	Aviso n. 47 — Incorpora os trechos da Estrada de Oeste de Minas, de Barra Mansa a Angra e de Mansa ao Cedro, com todo o material fixo e rod casas e terras situadas á margem dos respe trechos á Central do Brazil.
		1904 — 30 de agosto .	Decreto n. 5 297 — Approva a modificação dos es e orçamento, a que se refere o decreto n. 5 de 22 de dezembro de 1903, alterado por esta f o traçado da referida secção e reduzido o orçam de 2.722:107$779 para 2.218:918$959.
		1904 — 6 de setembro	Aviso n. 62 — Approva a reducção de 2 % na normal do café procedente da estação de Porto
		1904 — 7 de novembro	Decreto n. 5.366 — Providencia sobre o serviço do porte de suburbios.
		1904 — 20 de dezembro	Aviso n. 90 — Approva o accôrdo a celebrar entre trada de Ferro Central do Brazil e a « Leop Railway Company », um para o serviço de tr reciproco e outro para o estabelecimento prov de uma taxa reduzida para o transporte do ca interior para a Capital Federal.
		1905 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.447 — Approva a planta de terre predios necessarios á construcção da 4ª linha.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 48 — Autoriza, em relação á Estrada de União Valenciana, supprimir os fretes a paga limites do aviso 78, de 14 de outubro do anno ximo findo, desde que no contracto de tr mutuo não ha clausula alguma que fixe a reg taes fretes.
		1905 — 4 de julho . .	Decreto n. 5.584 — Abre o credito especial de 400 para ser applicado ás obras de elevação da entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official* de 6 de julho de 1905.)
		1905 — 25 de julho. .	Decreto n. 5.610 — Approva os estudos e orçamen 2ª secção do prolongamento da estrada, de Cu a Pirapora, no valor de 2.424:051$571.
		1905 — 25 de julho. .	Portaria approvando as condições geraes, tabell preços e especificações para as obras dos 63 que constituem a 2ª secção do prolongamento Curvello e Pirapora.
		1905 — 31 de julho . .	Aviso n. 220 — Approva a medida provisoria, redu de 15 % o frete do café proveniente da Estra Ferro Leopoldina, emquanto o preço desse g estiver abaixo de 9$ por arroba.
		1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.624 — Abre o credito de 600:000$ par applicado ás obras do alargamento da bitola trada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1905.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Brazil	1905 — 31 de agosto .	Aviso n. 253 — Declara que todas as mercadorias, classificadas na tarifa geral n. 3, em vigor na estrada, classes 5ª e 7ª, devem ser incluidas na classe E da tarifa especial, quando o seu peso não exceder de 200 kilogrammas, cobrado o respectivo frete por dezena. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1905.)
	1905 — 20 de setembro	Aviso n. 268 — Autoriza reduzir a 400 réis por tonelada e para cada operação a taxa de vigilancia ora cobrada pelo carregamento e descarga da canna de assucar procedente da Sociedade A. Sucrerie, de Lorena. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1905.)
	1905 — 20 de setembro	Aviso n. 269 — Autoriza reduzir, como medida geral, de 1$ a 400 réis a taxa de vigilancia dos generos da 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1905.)
	1905 — 5 de outubro .	Aviso n. 287 — Autoriza a classificar na tarifa n. 3, classe 3ª, em vigor na estrada, o fumo em folha, rôlo ou corda.
	1905 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.807 — Abre o credito de 200:000$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1905.)
	1905 — 26 de dezembro	Decreto n. 5.817 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despezas com as obras de alargamento da bitola da estrada, no trecho de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1905.)
	1905 — 30 de dezembro	Aviso n. 365 — Autoriza a equiparar as tarifas em vigor nas estações de Penha, França, Guayana e diversas paradas dos trens de suburbios da cidade de S. Paulo, ás tarifas que actualmente vigoram em iguaes trens da Capital Federal.
	1906 — 11 de abril . .	Aviso n. 21 — Resolve modificar a redacção do art. 212 das *Condições Regulamentares* da estrada: Art. 212. As importancias do frete e das despezas accessorias das expedições do interior para a Capital Federal e estações de Juiz de Fóra, Minas e Norte, e das estações de S. Diogo, Maritima da Gamboa, Juiz de Fóra, Minas e Norte, feita pelos preços e segundo as condições da tarifa n. 3 e especial n. 1, serão pagas na estação de partida ou na de destino, á vontade do expeditor, á vista da primeira ou segunda via da nota de expedição, não sendo as mercadorias de facil deterioração, de valor insignificante ou o frete inferior a 10$, caso este em que a dita importancia será paga na estação de partida. As disposições acima referidas estendem-se tambem ás estações de destino nas estradas que com a Central do Brazil manteem trafego mutuo, comtanto que se obriguem a pagar o debito que venham a ter em um mez até o fim do mez seguinte, sob pena de ficar sem effeito a concessão. (*Diario Official* de 17 de abril de 1906.)
	1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.982 — Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas com a conclusão das obras de elevação da linha, entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official* de 25 de abril de 1906.)
	1906 — 2 de maio. . .	Decreto n. 6.008 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras de alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 8 de maio de 1906.)
	1906 — 2 de maio. . .	Decreto n. 6.009 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras do prolongamento. (*Diario Official* de 8 de maio de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil	1906 — 26 de maio . .	Aviso n. 26 — Autoriza a classificação do creme de t produzido em localidades do interior e dahi p dente, na classe 6ª, da tarifa n. 3, si o trans se effectuar em trem de carga ; na 5ª classe, em trens mixtos, e na 4ª, quando em trens expr (*Diario Official* de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 9 de junho . .	Aviso n. 30 — Autoriza a inclusão nas classes 5ª e tarifa n. 3, em vigor na estrada, de terra graphi que será considerada como metal não precioso. (*Diario Official* de 10 de junho de 1906.)
		1906 — 19 de junho. .	Decreto n. 6.076 — Abre o credito de 500:000$ par applicado aos trabalhos de alargamento da bito estrada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 22 de junho de 1906.)
		1906 — 30 de junho. .	Aviso n. 43 — Modifica a pauta em vigor na estrad (*Diario Official* de 31 de julho de 1906.)
		1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.140 — Abre o credito especial de 4.000 para fazer face ás despezas de reparação das l e material da estrada. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1906.)
		1906 — 26 de outubro.	Aviso n. 34 — Reduz de 30 % a tarifa sobre o a farpado. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
		1906 — 18 de dezembro	Aviso n. 79 — Autoriza a transferencia dos cereae cionaes—arroz, aveia, centeio, cevada, favas se feijão, milho e painço, por tonelada, procedent estação do Norte, com destino á Central ou versa, os sete primeiros da classe G, tarifa esp n. 1, e o ultimo da classe C, todos para a clas da tarifa n. 3, incluidas nesta classificação as pezas de carga e descarga. (*Diario Official* de 19 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.278 — Abre o credito de 250:000$ par applicado aos trabalhos do prolongamento da do Centro. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.279 — Abre o credito de 600:000$ par applicado aos trabalhos de alargamento da bitol Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.280 — Abre o credito de 300:000$ par applicado aos trabalhos de alargamento da l entre Gagé e o kilometro 501. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 21 de dezembro	Aviso n. 83 — Resolve que, durante o primeiro sem de 1907, seja adoptada, em caracter provisor tarifa especial de 1$ por sacca de 60 kilos d sucar de qualquer qualidade e em qualquer qu dade, bruto ou refinado, expedido de qual para qualquer das estações da estrada. (*Diario Official* de 22 de dezembro de 1906.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 2 — Torna extensiva á fabrica de phosp «Nossa Senhora da Apparecida» as regalias conce á «Empreza Industrial Serra do Mar» pelo aviso de 4 de janeiro de 1906, relativo ao abatimen 20 % no frete da madeira em bruto empre como materia prima. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 3 — Resolve alterar o art. 69 das *Cond Regulamentares*, relativo a encommendas. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.372 — Abre o credito de 600:000$ alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Brazil.	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.380 — Abre o credito de 600:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
	1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.394 — Abre o credito extraordinario de 300:000$ para alargamento da bitola, de Gagé ás minas de manganez do kilometro 501, do ramal de Ouro Preto.
	1907 — 1 de março. .	Decreto n. 6.399 — Abre o credito extraordinario de 60:000$ para intercalação de um trilho entre as estações de Parahyba do Sul e Entre Rios.
	1907 — 9 de março. .	Aviso n. 34 — Autoriza o director substituir a actual tarifa n. 6 B pela seguinte : Tarifa 6 B — 1ª classe — vagão serie H — Lotação completa, até 60 cabeças para porcos e 70 para outros animaes da mesma tarifa — Base : de 1 até 100 kilometros, 600 réis ; de 101 a 300 kilometros, 300 réis ; de 301 kilometros em diante, 200 réis. Segunda classe — meia lotação do vagão serie H : Até 30 porcos e 35 carneiros e outros animaes da mesma tarifa — Base : de 1 até 100 kilometros, 300 réis ; de 101 a 300 kilometros, 200 réis ; de 301 em diante, 100 réis. A segunda classe da tarifa 6 B só terá applicação para o excesso de uma lotação completa, pelo menos. Em pequenas expedições, até cinco cabeças, serão despachadas em carro collector, cobrando-se pela 3ª classe da tarifa n. 6. Cada estação não poderá expedir mais de cinco animaes em cada collector. (*Diario Official* de 10 de março de 1907.)
	1907 — 16 de maio . .	Decreto n. 6.482 — Abre o credito de 2.414:000$ para alargamento da bitola do ramal S. Paulo.
	1907 — 7 de junho . .	Aviso n. 78 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da tarifa n. 3, da aniagem e tecidos de juta, quando despachados por fabricas nacionaes. (*Diario Official* de 8 de junho de 1907.)
	1907 — 4 de julho . .	Decreto n. 6.543 — Abre o credito extraordinario de 2.386:000$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.
	1907 — 1 de agosto. .	Decreto n. 6.589 — Abre o credito de 1.000:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
	1907 — 5 de agosto. .	Portaria concedendo, provisoriamente, uma reducção de 25 % nas tarifas em vigor, relativamente ao transporte de café. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1907.)
	1907 — 10 de outubro.	Aviso n. 134 — Attendendo ao que expôz o arrendatario da Estrada de Ferro Minas e Rio, reclamando o pagamento da importancia dos saldos das contas de trafego directo da Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, relativos ao trimestre de abril a junho de 1907, autoriza a modificação das clausulas XVIII e XIX do accôrdo celebrado com o referido arrendatario, em 7 de fevereiro de 1905, alterando-se correspondentemente, ou rescindindo-se, si assim convier, o contracto de trafego mutuo naquella mesma data celebrado com a mencionada companhia e a Estrada de Ferro Muzambinho.
	1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.737 — Abre o credito de 3.200:000$ para occorrer ao pagamento de trabalhos já executados no ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros.
	1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.747 — Approva novas *Condições Regulamentares* e tarifas.
	1908 — 3 de janeiro. .	Aviso n. 1—Proroga, durante o primeiro semestro de 1908, a concessão feita pelo aviso n. 85, de 28 de junho do anno anterior, no sentido de ser adoptada, em ca-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			racter provisorio, a tarifa especial de 1$ por de 60 kilos de assucar de qualquer qualidade, ou refinado, expedido em qualquer ou para qu de suas estações. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1908.)
	Central do Brazil.	1908 — 30 de janeiro .	Decreto n. 6.837 — Approva os estudos e respecti çamento na importancia de 3.817:437$303 p construcção da terceira e ultima secção do p gamento, entre Lassance e Pirapora.
		1908 — 7 de março. .	Decreto n. 6.874 — Abre ao Ministerio da Viação dito de 2.000:000$ para occorrer ás despeza construcção do prolongamento da linha do Ce do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 12 de março de 1908.)
		1908 — 12 de março .	Decreto n. 6.881 — Abre o credito de 1.500:000$ terminar o alargamento da bitola até a cidad S. Paulo. (*Diario Official* de 15 de março de 1908.)
		1908 — 14 de março .	Aviso n. 26 — Autoriza o director a manter o is da taxa addicional de 1$ por tonelada, em na estrada, para o manganez descarregado no ou na ponte da estação Maritima.
		1908 — 6 de abril. . .	Aviso n. 47 — Autoriza a reducção de 10 % sobre classe da tarifa em vigor, no transporte de guza procedente da Usina Esperança. (*Diario Official* de 7 de abril de 1908.)
		1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 55 — Autoriza o restabelecimento da lotaçã 16 bois por carro H, quando de bitola larga.
		1908 — 2 de maio. . .	Aviso n. 57 — Autoriza que seja adoptado, em v abatimento de 10 % para cada reducção de 1$ fracção de 1$, do preço médio de 7$, cada ar de 15 kilos — o abatimento provisorio de 25 %, d que o preço de cada typo 7 seja notoriamente rior a 7$, nesta praça, emquanto a Junta dos retores não puder fornecer a esta estrada o p médio official do café em cada mez. (*Diario Official* de 3 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio. . .	Aviso n. 60 — Autoriza o abatimento de 30 % nos f das mercadorias comprehendidas nas tres prim classes da tarifa n. 3, que se destinarem a distar superiores a 150 kilometros das estações, seja fôr o meio de transporte, com excepção da n gação maritima, e bem assim o de 25 % nas sagens de caixeiros viajantes em qualquer das li desta estrada, cumprindo á directoria adoptar o vitre que julgar mais conveniente para evita abusos que possam occorrer. (*Diario Official* de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 13 de julho . .	Portaria, approva as modificações das condições ger tabellas de preços e especificações de que trata a taria do 5 de maio de 1908 para a execução obras do prolongamento.
		1908 — 27 de julho . .	Aviso n. 111 — Autoriza a reducção para 1m,0 na bi do trecho desta estrada, de Entre Rios a P Novo, considerando-se tal trecho como prolon mento da Auxiliar.
		1908 — 28 de julho . .	Aviso n. 113 — Declara que ao transporte de telha barro são applicaveis as condições a que estão jeitos aos tijolos de alvenaria, nos precisos ter das respectivas obervações constantes da pauta classificação geral das mercadorias que regul applicação de tarifas, e de que trata o dec n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, devendo

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		nesse sentido entendidas as observações da mesma pauta, correspondentes ao primeiro dos referidos artigos. (*Diario Official* de 29 de julho de 1908.)
Central do Brazil	1908 — de 18 agosto .	Aviso n. 126 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a do Rio do Ouro.
	1908 — 19 de agosto .	Aviso n. 129 — Resolve modificar o paragrapho unico do art. 180 das *Condições Regulamentares*, approvado pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, no sentido de supprimir a restricção correspondente ás estações de Mogy das Cruzes até Norte, para os despachos de cereaes de que trata o mencionado artigo. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1908.)
	1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 131 — Supprime na pauta de classificação geral de mercadorias, comprehendida nas tarifas approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, as palavras « pagando a lotação completa do vagão », nas observações correspondentes ao artigo — manilhas de couro — e bem assim as seguintes : « sendo nesta por lotação de vagão », que constituem o periodo final das observações referentes ao artigo — canos de barro. (*Diario Official* de 26 da agosto de 1908.)
	1908 — 29 de agosto .	Aviso n. 137 — Declara que a restricção do art. 180 das *Condições Regulamentares*, feita pelo aviso n. 129, de 19 do corrente, foi apenas quanto ás estações de Mogy das Cruzes até Norte. (*Diario Official* de 30 de agosto de 1908.)
	1908 — 24 de setembro	Decreto n. 7.131 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1908.)
	1908 — 8 de outubro .	Aviso n. 156 — Autoriza substituir no ramal de Porto Novo, cuja transformação já está concluida, o material rodante de tracção de bitola larga pelo de bitola estreita de $1^{m},0$.
	1908 — 27 de outubro.	Aviso n. 165 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho no despacho de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
	1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.221 — Approva os estudos e orçamentos das obras do ramal de Sabará a Santa Barbara. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1908.)
	1909 — 18 de janeiro .	Aviso-circular — Autoriza a celebração do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho.
	1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.326—Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas com o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)
	1909 — 17 de março .	Decreto n. 7.355 — Abre o credito de 700:000$ para occorrer, durante o exercicio, ás despezas de construcção do ramal desta estrada, de Sabará a Santa Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 17 de março de 1909.)
	1909 — 16 de abril . .	Aviso n. 44 — Autoriza, relativamente ao trafego directo com as estradas paulistas, no respectivo contracto, a elevar, como for conveniente, o peso e o volume fixados para as encommendas, no art. 7º, e dispensar a restricção do paragrapho unico do art. 155 das *Condições Regulamentares* em vigor.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1909 — 14 de maio . .	Decreto n. 7.410 — Abre o credito de 500:000$ terminar o alargamento da bitola até a eid S. Paulo. (*Diario Official* de 22 de maio de 1909.)
		1909 — 14 de junho. .	Aviso n. 7 — Informação da directoria sobre a el eação, nesta estrada, do assucar refinado, q despachado pelo Estado de Minas Geraes, na tarifa do assucar de crystal.
		1909 — 22 de julho. .	Portaria autorizando restabelecer a tarifa es n. 1, approvada por aviso de 7 de junho d para os cafés expedidos pela estação do Norte cedentes das estradas de ferro paulistas. (*Diario Official* de 23 de julho de 1909.)
		1909 — 5 de agosto. .	Decreto n. 7.493 — Abrindo o credito de 800:000$ occorrer ás despezas com o prolongamento da do Centro. (*Diario Official* de 8 de agosto de 1909.)
		1909 — 7 de agosto. .	Aviso declarando que a tarifa especial a que al aviso de 22 de julho ultimo é applicavel a café apresentado a despacho na estação do No (*Diario Official* de 8 de agosto de 1909.)
		1909 — 31 de agosto .	Aviso n. 109 — Autorizando applicar, em caracte visorio, a tarifa 1 B, aos viajantes de trens de quena percurso » até Paracamby. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.551 — Abre o credito de 600:000$ o prolongamento do ramal de Santa Cruz curussá. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.577 — Abre o credito de 600:000$ pa despezas de construcção do ramal de Sant'Ann Ferros.
		1909 — 30 de setembro	Aviso n. 274 A — Autoriza entregar, provisorian á Leopoldina Railway Company o trecho da Auxiliar entre Jockey Club e Alfredo Maia. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1909.)
		1909 — 23 de novembro	Aviso mandando rescindir o contracto com a estra Juiz de Fóra a Piau, devido aos atrazos desta pagamentos dos saldos e mandando proceder, meios de direito, á cobrança da importancia j vida por essa companhia. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.738 — Abre o credito de 250:000$ as despezas com a construcção do ramal de S a Ferros. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.739 — Abre o credito de 250:000$ pa despezas com o prolongamento da estrada. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1909.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.860 — Abre o credito de 300:000$ proseguir o alargamento da linha do Centr direcção do valle do Paraopeba para Bello zonte. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 7 de março . .	Aviso n. 19 — Concede abatimento de tarifas á panhia de Fiação e Tecidos « União Lavrense », sando os tecidos de algodão da 3ª para a 4ª da tarifa n. 3, e modifica o paragrapho unic art. 174 das *Condições Regulamentares*, o qual assim redigido : O café (em grão ou em casq côco ou cereja),embora classifica lo em classe inf

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		e as mercadorias que passarem da 3ª para a 4ª classe, quando despachadas, directamente pelas fabricas, gosarão dos mesmos abatimentos.
Central do Brazil.	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.892 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 22 de março de 1910.)
	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.893 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.894 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com a construcção da linha do Centro. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 17 de março .	Aviso n. 26 — Fixa em 8$400 o frete maximo a cobrar pelo transporte de uma tonelada de dormentes de madeira.
	1910 — 30 de março .	Decreto n. 8.040 — Approva o accôrdo celebrado entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e a «S. Paulo Railway Company, Limited» para o estabelecimento do serviço de trafego e entrada de trens de passageiros daquella estrada nas estações de Braz e S. Paulo. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
	1910 — 13 de junho. .	Aviso n. 8 — Declara ao Ministerio da Agricultura que a Central foi autorizada a transportar o alho pela 9ª classe da tarifa n. 3, quando essa mercadoria for de producção nacional e pela 6ª classe da mesma tarifa — as nozes, as amendoas, as avellãs, etc., quando igualmente de producção nacional e procedentes do interior.
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.068 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despezas da construcção do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 22 de julho de 1910.)
	1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.078 — Estabelece novas bases das tarifas e altera a pauta e as *Condições Regulamentares*, approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907. (*Diario Official* de 10 de julho de 1910.)
	1910 — 7 de julho . .	Decreto n. 8.088 — Abre o credito de 500:000$ para as despezas da construcção do ramal de Sabará a Ferros. (*Diario Official* de 13 de julho de 1910.)
	1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.121 — Abre o credito de 1.500:000$ para o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
	1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara ao Presidente de Minas que o Governo acceita a proposta do secretario das Finanças daquelle Estado para a transferencia á União da Estrada de Ferro de Palmyra ao Livramento, sem ficar a União obrigada a qualquer pagamento ao Estado de Minas, obrigando-se, porém, a empregar a importancia correspondente ao preço por que foi arrematada pelo Governo Mineiro, na reconstituição da linha e restabelecimento do seu trafego e a construir o respectivo prolongamento de accôrdo com os planos e estudos feitos pelo Governo Federal e com os creditos que forem decretados pelo Poder Legislativo. Minas renuncia a quaesquer direitos provenientes de sua propriedade e da concessão que fez. Fica este ramal incorporado á Central do Brazil.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara que o Governo Federal acceit transferencia da Estrada de Ferro Palmyra a Li mento, nos termos da proposta mineira.
		1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.255 — Abre o credito de 500:000$ p occorrer ás despezas com o ramal de Itacurus (*Diario Official* de 5 de outubro de 1910.)
		1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes is ção completa de fretes nesta estrada e na Oeste Minas para objectos, animaes, productos e machi destinadas ao desenvolvimento da industria pecu e agricola, para os loucos e seus guias, destina aos manicomios do Estado ou da União, ou por e subvencionados; para objectos, productos, anim e machinas destinados ás fazendas modelo e can praticos custeados pelo Governo do Estado. Re de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas milias e respectivas bagagens, pertencentes á P gada Policial desse Estado, bem como o de preso escoltas.
		1910 — 14 de novembro	Aviso n. 98 — Autoriza mandar proceder não só estudos das ligações da Linha Auxiliar á estação Vassouras, desta estrada, passando pela cidade Vassouras, e á Estrada de Ferro Sapucahy, no po conveniente entre Sant'Anna e Barra do Pirah da linha de ligação das Estradas de Ferro Val ciana e Rio das Flores, entre Valença e Tab como da ligação de Juiz de Fóra, passando por Li Duarte a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente da rêde, devendo ser immediatamente inicia construcção das referidas linhas.
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.386 — Abre credito de 400:000$ para despezas da construcção do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.388 — Approva os estudos definitivos ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro C tral do Brazil com a Estrada de Ferro de Sapucai (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.389 — Approva os estudos definitivos primeiro trecho de 35 kilometros, do alargame da bitola da Estrada de Ferro Central do Brazil, p tindo de Lafayette pelos valles de Pequiry e Par peba. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.391 — Approva os estudos e o respec orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 lometros, do prolongamento a Montes Claros. (Or mento 2.344:906$844.) (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de dezembro	Decreto n. 8.433 — Abre o credito de 1.100:000$ p as despezas da construcção do ramal de Sabará Ferros. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1910.)
		1910 — 21 de dezembro	Decreto n. 8.450 — Abre o credito de 1.200:000$ p as despezas do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1910.)
		1910 — 28 de dezembro	Decreto n. 8.487 — Abre o credito de 1:400:000$ p o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1910.)
		1911 — 15 de março. .	Decreto n. 8.610 — Approva o regulamento para e estrada. (*Diario Official* de 18 de março de 1911.) Reproduzido no *Diario Official* de 18 de abril de 1911. Vide rectificação no *Diario Official* de 3 de junho de 191

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Brazil.	1911 — 12 de abril. .	Decreto n. 8.671 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 16 de abril de 1911.)
	1911 — 26 de abril. .	Decreto n. 8.688 — Abre o credito de 200:000$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (*Diario Official* de 28 de abril de 1911.)
	1911 — 26 de abril. .	Decreto n. 8.689 — Abre o credito de 375:000$ para as despezas do prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 28 de abril de 1911.)
	1911 — 7 de junho. .	Decreto n. 8.775 — Abre o credito de 250:000$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 9 de junho de 1911.)
	1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.839 — Abre o credito de 450:000$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 29 de julho de 1911.)
	1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.926 — Abre o credito de 700:000$ para attender ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro, na direcção de Montes Claros. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911).
	1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.927 — Abre o credito de 500:000$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Agra, nesta estrada. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
	1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.031 — Abre o credito de 400:000$ para as despezas com os estudos do prolangamento desta estrada até a cidade de Belém, capital do Pará. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1911.)
	1911 — 18 de outubro.	Decreto n. 9.046 — Abre o credito de 1.300:000$ para as despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1911.)
	1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.200 — Abre o credito de 300:000$ para as despezas de construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá a Angra. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1911.)
	1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.201 — Abre o credito de 900:000$ para as despezas do prolongamento da linha do centro desta Estrada. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.245 — Abre o credito de 500:000$ para o prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.246 — Abre o credito de 800:000$ para a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* 31 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.247 — Abre o credito de 6.777:629$970 para despezas de pessoal provenientes da reorganização dos serviços. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.248 — Abre o credito de 1.300:000$ para o alargamento da linha do centro desta estrada, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba, para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.305 —Declara sem effeito o decreto n. 9 de 28 de dezembro de 1911, que abre ao Minis da Viação o credito de 6.777:629$970 para desp de reorganização da Central. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.306 — Abre ao Ministerio da Viação o dito de 1.500:000$ para despezas de material d estrada. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.307 — Abre ao Ministerio da Viação o cre de 5.277:629$970 para despezas do pessoal, pr nientes da reorganização dos serviços da estrada (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.537 — Abre o credito de 800:000$ p despezas com os estudos do prolongamento desta trada até Belém do Pará. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.539 — Abre o credito de 900:000$ p attender ás despezas de construcção do prolon mento da linha do centro em direcção a Mon Claros. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.540 — Abre o credito de 650:000$ para o p longamento do ramal de Ouro Preto a Ponte No (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.541 — Abre o credito de 1.000:000$ p occorrer ás despezas com os serviços de alargame de bitola para Bello Horizonte, pelo valle de Para peba. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 29 de abril. .	Decreto n. 9.546 — Autoriza varias alterações nas rifas desta estrada. (*Diario Official* de 8 de maio de 1912.)
		1912 — 2 de maio. .	Decreto n. 9.562 — Abre o credito de 600:000$ pa despezas de construcção do prolongamento do ran de Itacurussá á cidade de Angra. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 2 de maio. .	Decreto n. 9.563 — Abre o credito de 550:000$ pa occorrer ás despezas de construcção do ramal Sabará até a cidade de Ferros. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912).
		1912 — 15 de junho. .	Aviso n. 1.782 — Em solução ao vosso officio n. 140, de de janeiro do corrente anno, autorizo-vos a firmar co A. Thun contracto analogo ao celebrado com Carl G. da Costa Wigg e Trajano S. Viriato de Medeir em 15 de julho de 1911, com as alterações que pr pondes, a saber : 1.ª A tonelagem de minerio a transportar se decupla da producção do alto forno ou fornos. 2.ª O transporte de minerio será de 100.000 ton ladas no 1º anno, de 200.000 no 2º, de 300.000 3º, de 400.000 no 4º, de 500.000 no 5º, de 600.0 no 6º, de 700.000 no 7º, de 800.000 no 8º, 900.000 no 9º e de 1.000.000 no 10º e subsequente 3.ª O valor dado ao contracto será da quantia 3.000:000$000. Estipular-se-ha tambem que os fretes fixados clausula 1ª do contracto de 31 de janeiro do co rente anno só começarão a vigorar depois que contractante se achar apparelhado para a expor tação de minerio de ferro, de accôrdo com a clau sula 9ª do mesmo contracto. (*Diario Official* de 18 de junho de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Brazil.	1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.721 — Abre o credito de 600:000$ para despezas com estudos do prolongamento desta estrada até Belém do Pará. (*Diario Official* de 30 de agosto de 1912.)
	1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.743 — Abre o credito de 1.200:000$ para despezas do prolongamento da linha do centro até Montes Claros. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1912.)
	1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.744 — Abre o credito de 1.500:000$ para despezas da construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1912.)
	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.774 — Abre o credito de 950:000$ para construcção do trecho de Ouro Preto a Marianna, do prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1912.)
	1912 — 31 de dezembro	Decreto n. 9.977 B — Substitue por outra a disposição constante do art. 111 do regulamento desta estrada. (*Diario Official* de 7 de janeiro de 1913.)
	1913 — 23 de junho. .	Decreto n. 10.286 — Torna extensivos a esta estrada o regulamento dos transportes e telegraphos e a classificação geral das mercadorias, approvados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, para as linhas de concessão federal citadas, e approva as bases das tarifas que devem vigorar nesta estrada. (*Diario Official* de 27 de junho de 1913.)
		* * *
Central do Rio Grande do Norte	1905 — 4 de outubro.	Decreto n. 5.703 — Approva o projecto geral da estrada e os estudos definitivos do trecho comprehendido entre as cidade do Ceará-Mirim e do Caicó. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1905.)
	1906 — 16 de maio. .	Aviso n. 13 — Manda adoptar na estrada as *Condições Regulamentares* em vigor na Central do Brazil, no que for ahi applicavel ; e autoriza a estabelecer o trafego em caracter provisorio, organizando o quadro do pessoal indispensavel. (*Diario Official* de 17 de maio de 1906.)
	1906 — 16 de maio. .	Portaria approvando as tarifas provisorias da estrada. (*Diario Official* de 19 de maio de 1906.)
	1906 — 3 de julho. .	Aviso n. 19 — Approva provisoriamente o quadro do pessoal e horario para o serviço do trafego da 1ª secção da estrada.
	1906 — 13 de julho. .	Aviso n. 22 — Autoriza estabelecer passagem de ida e volta na estrada, com o abatimento de 25 % sobre os preços das tarifas approvadas pela portaria de 16 de maio, nas condições adoptadas nas demais estradas de ferro.
	1906 — 5 de setembro	Portaria alterando o quadro do pessoal da estrada, approvado por portaria de 23 de fevereiro de 1904. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1906.)
	1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Abre o credito de 100:000$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1907.)
	1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (*Diario Official* de 6 de outubro de 1908 e 10 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Rio Grande do Norte	1908 — 15 de outubro.	Contracto para a construcção da estrada, entre Taipú Caicó, conclusão das construcções já encetadas nes trecho e fornecimento de material. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1909.)
		1908 — 5 de novembro	Decreto n. 7.164 — Transfere para a razão social Proen & Gouvêa a construcção do trecho entre T ipú o Caic (*Diario Official* de 15 e 21 de novembro de 190
		1908 — 9 de novembro	Aviso n. 170 — Autoriza a entrega desta estrada contractante da construcção, engenheiro Luiz Soar de Gouvêa, me iante as necessarias formalidad (*Diario Official* de 11 de novembro de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.186 — Contracta com a razão social Proe ça & Gouvêa o arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1909.)
		1908 — 17 de dezembro	Aviso n. 172 — Declara que o Ministerio fica sciente haver a firma Proença & Gouvêa tomado poss como arrendataria e empreiteira, das secções e trafego e em construcção desta estrada. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.740 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento do trecho de 30 kilometros partir da estaca 988. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1909.)
		1910 — 15 de janeiro.	Aviso n. 1 — Declara que a linha, partindo de Angic póde ser levada á margem esquerda do riac « Pata-Choca », na extensão de 18 kilometros, onc atravessa o affluente Pichoré, alcançando a 13 kil metros o valle do rio Assú, que é a direcção ger do traçado, já approvado, passando cerca de 4 kil metros da cidade de Assú, ponto mais proximo que se póde attingir.
		1910 — 9 de fevereiro	Decreto n. 7.861 — Approva os estudos do prolongamen da estrada, na extensão de 83 kilometros, comprehe didos entre as estacas 1.500 e 5.650, bem como o r spectivo orçamento, na importancia de 3.921:819$92 (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.953 — Approva o projecto e o orçamen da estação inicial, na importancia do 193:962$89 desta estrada. (*Diario Official* de 22 de maio de 1910.)
		1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.372 — Approva o projecto e orçamento 2.474:939$ para construcção da ponte sobre o r Potengy. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1910.)
		1911 — 31 de maio . .	Decreto n. 8.765 — Transfere para a Campanhia Viação e Construcções os contractos de 15 de outu bro de 1908 e 20 de março de 1909, para constru ção e arrendamento desta estrada, conjuntamen á caução de 50:000$000. (*Diario Official* de 21 de outubro e 6 de junho 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.004 — Proroga por 12 mezes o prazo e tipulado na clausula VII do decreto n. 7.074, de de agosto de 1908.
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.028 — Approva a tabella de preços com plementar á do contracto para a construcção des estrada e declara extensivas á sua estrada as con dições geraes e especificações da rêde de viação ger da Bahia. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Rio Grande do Norte	1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.172 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para a construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1911.)
	1912 — 19 de julho. .	O Tribunal de Contas resolve manter o despacho pelo qual é recusado o registro do contracto effectuado com a Companhia de Viação e Construcção para construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 21 de julho de 1912.)
	1912 — 14 de fevereiro	Aviso n. 11 — Concede autorização a João Proença, empreiteiro desta estrada, para importar metade do material rodante que especifica.
	1912 — 9 de novembro	Exposição de motivos do Ministro da Viação e resolução do Presidente da Republica mandando dar execução ao contracto. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1912.)
	1912 — 9 de novembro	Aviso n. 44 — Communica ao Tribunal de Contas o despacho proferido pelo Presidente da Republica mandando dar execução á revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1912.)
	1913 — 22 de janeiro.	Aviso n. 5 — Concede autorização á Companhia de Viação e Construcções para apresentar a exame da Inspectoria Federal das Estradas os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros, sem prejuizo do disposto na clausula IV, n. 5, do decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1913.)
	1913 — 5 de junho. .	Aviso n. 58 — Determina que se proceda a um reconhecimento da zona a partir de Lages, no trecho Lages-Caicó, afim de verificar si ha um traçado mais economico do que o apresentado. (*Diario Official* de 7 de junho de 1913.)
	1913 — 16 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza a Companhia arrendataria importar, segundo os typos approvados para a Viação da Bahia, o material especificado no aviso. (*Diario Official* de 17 de junho 1913.)
	1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.329 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 20 kilometros do trecho comprehendido entre Lages e Caicó e o orçamento de 2.761:985$493. (*Diario Official* de 13 de julho de 1913.)
	1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 106 — Autoriza a modificação do projecto da ponte sobre o Potengy, approvado pelo decreto n. 8.372, de 17 de novembro de 1910. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
	1913 — 10 de setembro	Decreto n. 10.437 — Approva os estudos definitivos de um trecho de 43 kilometros e 695 metros da linha de Lages a Caicó, e o orçamento de 6.622:337$932. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1913.)
	1913 — 18 de novembro	Aviso n. — Permittindo á Companhia arrendataria utilizar-se da agua da Commissão de Melhoramentos do Porto de Natal mediante indemnização de 150$ mensaes. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1913.)
		* * *
Comportas a Recife	1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.600 — Approva as plantas para a construcção de uma estrada de ferro da pedreira de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1909.)
		* * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
15	**Corcovado.**	1882 — 7 de janeiro .	Decreto n. 8.372 — Concede aos engenheiros Fran Pereira Passos e João Teixeira Soares privilegio a construcção, uso e goso de uma estrada de de systema Riggenbach, entre a rua do Cosme V na cidade do Rio de Janeiro, e o alto do Corcov passando pelo logar denominado Paineiras.
		1906 — 22 de maio. .	Decreto n. 6.040 — Autoriza a transferencia das cessões referentes á estrada á «The Rio de Ja Tramway, Light and Power Company, Limited» (*Diario Official* de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 18 de outubro.	Despacho — Deferindo o requerimento da «The R Janeiro Tramway, Light and Power Company mited», em que pede que o prazo de seis mez que trata o art. 2º do decreto n. 6.040, de 2 maio de 1906, seja contado da data em que foi gnado o termo de transferencia da concessão da em que foi expedido o citado decreto. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1906.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.480 — Autoriza a revisão do cont desta estrada. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1909.)
		1909 — 4 de setembro.	Reproducção no *Diario Official* do decreto n. 7.480 de 29 de julho.
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.671 — Approva o projecto de melh mento para a electrificação da estrada. (*Diario Official* de 27 de novembro de 1909.)
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.859 — Approva as plantas e orçamen 425:700$ dos melhoramentos a serem feitos no das Paineiras. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1912.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso 113 — Impõe, no gráo medio, a multa da clau XXXVII do decreto n. 8.372, de 7 de janeiro 1882, mantida em vigor pela clausula VIII do dec 7.840, de 29 de julho de 1909, por não ter cump o que determina a clausula VI deste ultimo dec e manda fixar prazos razoaveis para inicio e te nação das obras a que se obrigou. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
			* * *
16	**Coroatá ao Tocantins**	1912 — 24 de abril . .	Decreto n. 9.544 — Abre o credito de 300:000$ pa trabalhos de estudos da Estrada de Ferro de roatá ao Tocantins. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1913 — 19 de março .	Decreto n. 10.133 — Approva os estudos definitivos trecho comprehendido entre os kilometros 0 a 1 orçamento de 3.325:747$183. (*Diario Official* de 23 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.154 — Abre o credito de 200:000$ as despezas com os estudos definitivos desta estr (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho. .	Decreto n. 10.316 — Abre o credito de 100:000$ as despezas com os estudos definitivos. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
17	**Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.**	1904 — 5 de abril . .	Decreto n. 5.187 — Approva as clausulas para o tracto referente á construcção, uso e goso de estrada de ferro de tracção electrica entre a pital Federal e a cidade de Petropolis.
		1905 — 30 de dezembro	O n. 20 do art. 15 da lei n. 1.453 autorizou a rev do contracto celebrado a 27 de maio de 1904 co engenheiro civil Eugenio de Andrade, em virt

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		do decreto legislativo n. 1.040, de 9 de setembro de 1903, podendo prorogar os prazos para estudos, inicio e conclusão das obras, no mesmo contracto estipulados. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1903.)
Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.	1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.981 — Marca novo prazo para apresentação de estudos e altera as clausulas I, IV, XIX, XL e XLI do respectivo contracto. (*Diario Official* de 25 de abril de 1906.)
	1908 — 6 de abril . .	Aviso n. 122 — Dispensa o concessionario desta estrada da multa estabelecida na clausula VII do decreto n. 5.187, de 5 abril de 1904.
	1908 — 25 de junho. .	Decreto n. 6.999 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento desta estrada. (*Diario Official* de 12 de julho de 1908.)
		* * *
Ferro Carril Carioca. . . .	1904 — 23 de novembro	Aviso n. 728 — Approva a planta e os perfis do trecho entre Dous Irmãos e a rampa da Lagoinha, no prolongamento da linha.
	1906 — 14 de março .	Aviso n. 67 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da estrada, do kilometro 4 ao kilometro 7+40. (*Diario Official* de 15 de março de 1906.)
	1907 — 21 de fevereiro	Aviso n. 57 — Approva os estudos do prolongamento da Ferro-Carril Carioca, do kilometro 7+40 ao kilometro 10. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1907.)
	1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 396 — Approva os estudos referentes ao prolongamento, no trecho de 5.200^{m}, comprehendido entre as estacas 1.300 e 1.820.
		* * *
Guaratinguetá a Paratymirim	1913 — 23 de outubro.	Decreto n. 2.809 — Autoriza conceder ao engenheiro Justin Norbert, ou á companhia que organizar, privilegio por sete annos para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre Guaratinguetá e Paratymirim. (*Diario Official* de 25 de outubro de 1913.)
		* * *
Goyaz.	1906 — 28 de março .	Decreto n. 5.949 — Reconhece sob a denominação de «Companhia Estrada de Ferro de Goyaz» a antiga «Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins» para os fins do respectivo contracto. (*Diario Official* de 31 de março de 1906.)
	1907 — 27 de março .	Decreto n. 6.438 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do respectivo traçado, nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904.
	1907 — 3 de outubro.	Aviso n. 331 — Approva os estudos de reconhecimento desde o trecho comprehendido entre Arcos e o rio S. Marcos, na fóz do rio Batalha, na extensão de 528.800^{m}, passando por Porto Real do S. Francisco, Bambuhy, Carmo do Parnahyba, Lagôa Formosa, Patos e Capellinha. (*Diario Official* de 4 de outubro de 1907.)
	1907 — 13 de novembro	Aviso n. 367 — Approva o traçado para o ramal que, partindo do kilometro 157, da linha principal, se dirija a Uberaba, passando por S. Jeronymo de Poções e Araxá. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1907.)
	1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 395 — Approva as plantas e orçamentos de uma estação e um edificio para officina e abrigo do

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			material rodante, no trecho de Formiga a Arcos duzida a despeza com a construcção da estação Arcos a 16:545$945 e a da officina a 9:813$988. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
	Goyaz.	1908 — 31 de janeiro.	Aviso n. 31 — Autoriza esta estrada a applicar, pr soriamente, no trecho de Formiga a Arcos, que proximamente aberto ao trafego, as tarifas e *Ins cções Regulamentares* actualmente em vigor na trada de Ferro Oeste de Minas.
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 61 — Indefere o requerimento em que é dida dispensa da obrigação de apresentar, co estudos definitivos dos 100 primeiros kilometr plano geral da organização de cinco nucleos colon
		1908 — 24 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro e tabella de ve mentos do pessoal desta estrada para a extensã 150 kilometros. (*Diario Official* de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.970 — Approva, com modificações, o tudos definitivos e respectivo orçamento do tr de 44 kilometros, a contar da estação de Arcos. (*Diario Official* de 13 de junho de 1908.)
		1908 — 4 de junho . .	Decreto n. 6.976 — Abre o credito de 300:000$ realizar os estudos e construcção de uma linha fe que do ponto mais conveniente desta estrada irá a Bello Horizonte e da que completa a ligação Estados do Rio de Janeiro e de Minas Geraes. (*Diario Official* 9 de junho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.058 — Approva, com modificações, os est definitivos e respectivo orçamento do trecho d kilometros e 750 metros, a contar do kilometro (*Diario Official* de 11 de agosto de 1908.)
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 312 — Confirma o telegramma passado ao legado do Thesouro em Londres, autorizando o gamento de 124:309$766 ao representante da C panhia concessionaria desta estrada.
		1909 — 2 de janeiro .	Despacho autorizando o deposito do capital corres dente a mais 100 kilometros. (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.442 — Approva as plantas e orçam das officinas desta estrada, em Formiga. (*Diario Official* de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.444 — Proroga por 12 mezes o prazo apresentação dos estudos de reconhecimento do mal que, partindo do ponto que convier, vá t parte navegavel do rio Tocantins. (*Diario Official* de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 1 de julho. .	Decreto n. 7.449 — Approva as plantas e o orçam da ponte a construir sobre o corrego das Perd ligando a estação de Porto Real ao arraial do me nome. (*Diario Official* de 7 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.562 — Approva as clausulas para a visão do contracto. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1909.)
		1910 — 22 de fevereiro	Aviso n. 26 — Autoriza encetar, desde logo, a strucção da linha ferrea de Araguary a Catalão gundo os estudos approvados pelo decreto n. 1. de 13 de julho de 1893, no trecho inicial, em taes estudos não soffreram modificações, deve submetter opportunamente á approvação do Gov a revisão da parte restante.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Goyaz	1910 — 2 de março. .	Aviso n. — Approva as despezas da construcção da estrada, referentes aos annos de 1905, 1906 e 1907, na importancia total de 993:299$708, feita a deducção das quantias glosadas pela junta apuradora. (*Diario Official* de 3 de março de 1910.)
	1910 — 22 de abril . .	Decreto n. 7.966 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 54,127 kilometros do ramal de Araguary a Catalão, desta estrada, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia total de 4.011:118$244. (*D ario Official* de 29 de abril de 1910.)
	1910 — 19 de maio . .	Aviso n. 58 — Approva definitivamente o trecho de Franklin Sampaio a Bambuhy, na extensão de 23 kilometros e bem assim o respectivo horario para o serviço de trafego.
	1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.257 — Proroga o prazo de 10 mezes, fixado na clausula VI do contracto approvado pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1910.)
	1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.272 — Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba desta Companhia, na extensão de 51.120 metros a partir de Uberaba, em direcção a S. Pedro de Alcantara, de accôrdo com as modificações e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485$259. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1910.)
	1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.274 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851$857, para a construcção do trecho de 48.500 metros entre os kilometros 126 e 174.500 da linha de Formiga a Goyaz. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1910.)
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.350 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.656:178$891, do trecho da linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 86.682 metros, que vae do kilometro 116, 348 a 197. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.371 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 6.530:989$745, do 2° trecho, com a variante de 8.229 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 desta estrada. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.387 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 11.542:370$289, do trecho de 256 kilometros desta estrada, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453, a partir de Araguary, de accôrdo com as modificações constantes das plantas e mais documentos. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1910.)
	1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.406 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os orçamentos na importancia total de 8.687:068$501, da linha de Araguary a Catalão, com 62.191 metros, desta estrada. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1910.)
	1911 — 23 de janeiro.	Portaria, approvando o novo quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para os diversos serviços desta estrada nas secções de Formiga a Catalão e Araguary a Goyaz. (*Diario Official* de 27 de janeiro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Goyaz.	1911 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.805, — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da variante comprehendida entre os kilometros 150+600 e 174+560 do trecho da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, já approvado pelo decreto n. 8.274 de 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 2 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.826 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 223k,60. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.827 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco desta estrada, na extensão de 155k,738,30. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.828 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos do ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara, desta estrada. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 2 de agosto .	Decreto n. 8.860 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco desta estrada, na extensão de 224 kilometros. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1911.)
		1911 — 14 de setembro	Lei n. 2.438 — Abre o credito especial de 245:622$818 ouro, para pagamento da garantia de juros devida á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 19 e 20 de setembro de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.990 — Abre o credito especial de réis 245:622$818, ouro, para pagamento da garantia de juros devida a esta Companhia, até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1911.)
		1912 — 2 de fevereiro.	Aviso n. 12 A — Approva a tomada de contas desta estrada referentes ao 2º semestre de 1910.
		1912 — 13 do março.	Decreto n. 9.437 — Approva os estudos definitivos da variante para collocação da estação inicial do ramal de Uberaba e orçamento 708:017$142. (*Diario Official* de 17 de março de 1912.)
		1912 — 25 de abril. .	Aviso n. 61 — Approva a tomada de contas relativas ao 1º semestre de 1911 e recommenda que sejam remettidos ao Ministerio o inventario minucioso dos documentos de despeza e os quadros estatisticos mencionados no art. 8º das instrucções de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1913 — 27 de setembro	Officio n. 1.134 — O inspector federal das estradas communica ao Ministerio da Viação ter sido entregue ao trafego provisorio o novo trecho de 37 ks. comprehendido entre Urubú e Samambaia. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 15 de dezembro	Officio — E' entregue ao trafego provisorio o trecho de 27.350 metros, entre Samambaia e S. Pedro de Alcantara. (*Dario Official* de 16 de dezembro de 1913.)
			* * *
21	**Great Western.**	1898 — 21 de março .	Decreto n. 2.850 — Contracta com o engenheiro Antonio de Sampaio Pires Ferreira o arrendamento da estrada de ferro Central de Pernambuco.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Great Western	1898 — 12 de abril. .	Contracto de arrendamento desta estrada.
	1899 — 30 de outubro	Decreto n. 3.467 — Autoriza o contracto com a « Great Western of Brazil Railway Company » para concluir a estrada de ferro de Timbaúba ao Pilar.
	1899 — 21 de novembro	Contracto entre o Governo e a «Great Western of Brazil Railway Company, Limited», para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Timbaúba ao Pilar e para trafegar esse trecho.
	1899 — 18 de dezembro	Decreto n. 3.531 — Autoriza o contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para concluir o trecho de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e a trafegar esse trecho.
	1900 — 22 de janeiro .	Contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e para trafegar esse trecho.
	1901 —21 de março. .	Decreto n. 3.962 — Approva a transferencia do contracto de arrendamento da Central de Pernambuco á firma social A. de S. Pires Ferreira & Comp.
	1901 —31 de julho. . .	Decreto n. 4.111—Approva o contracto para o arrendamento das estradas de ferro Central de Alagôas e ramal de Viçosa, Conde d'Eu, Natal a Independencia, Paulo Affonso, Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco á Companhia «Great Western of Brazil Railway, Limited ».
	1901 —6 de agosto . .	Contracto de arrendamento destas estradas.
	1901 —12 de agosto. .	Decreto n. 4.123 — Torna applicaveis ao ramal de Molungú á Alagôa Grande as tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro Conde d'Eu.
	1903 —6 de janeiro. .	Decreto n. 4.738 — Abre o credito de £ 13.708-7-9 para pagamento em Londres aos liquidantes da Companhia Estrada de Ferro Central de Alagôas.
	1904 —26 de fevereiro.	Aviso n. 1 — Approva o horario apresentado pela companhia para servir na Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e trecho de Independencia a Nova Cruz.
	1904 —26 de julho . .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento das estradas que fazem parte da rêde de Great Western.
	1904 —26 de julho. . .	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas para toda a rêde.
	1904 —28 de julho . .	Accordo para revisão dos contractos de arrendamento das estradas.
	1904 17 de outubro . .	Aviso n. 16 — Autoriza o assentamento de uma canalização de ferro para abastecimento do agua á estação de Maceió, na importancia de 19:356$420.
	1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 49 — Approva definitivamente o horario destinado aos trens de suburbios da Central de Pernambuco
	1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.521 — Approva os estudos definitivos para a mudança da bitola da estrada de ferro Recife ao S. Francisco, e fixa no maximo de £ 145.458-7-9 (ouro) e 495:321$ (papel) a despeza feita.
	1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.523 — Approva os estudos definitivos para a construcção da linha, de Itabayana a Campina Grande, fixando no maximo de £ 82.487-16-8 (ouro) e 3.980:340$143 (papel) a totalidade dos orçamentos.
	1905 — 23 de maio . .	Decreto n. 5.535 — Incorpora a Estrada de Ferro do Ribeirão do Bonito, no Estado de Pernambuco, á rêde das estradas arrendadas á Companhia.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1905 — 26 de junho . .	Aviso n. 191 — Declara approvados os orçamento plant s de machinas, carros e vagões das lin arrendadas, durante o anno passado, com excep porém, da parte que se refere aos materiaes necidos ás estradas arrendadas anteriormente á gencia do contracto de 26 de julho de 1904. (*Diario Official* de 26 de junho de 1905.)
		1905 — 24 de agosto .	Aviso n. 244 — Approva os orçamentos, na import cia de 3:444$ e £ 17, para a construcção de armazem e installação de um apparelho tele phico, na parada do Rio Largo.
		1905 — 20 de setembro	Aviso n. 270 — Declara em vigor para a linha de beirão ao Bonito as Condições Regulamentares e t fas approvadas pela portaria de 26 de julho de 19
		1905 — 28 de novembro	Decreto n. 5.782 — Approva as plantas e orçamen para o estabelecimento de balanças em diver estações da linha de viação fer.ea arrendada companhia. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1905.)
		1906 — 9 de janeiro. .	Decreto n. 5.837 — Approva a planta e orçamento valor de 16:059$ para a construcção de uma es ção na Penha. (*Diario Official* de 26 de janeiro de 1906.)
		1906 — 18 de junho. .	Aviso n. 4 — Autoriza a applicação das tarifas es ciaes e de passageiros, approvadas pela portaria 26 de julho de 1904, em vigor na Estrada de Fe do Recife ao S. Francisco, á Estrada de Ferro Ribeirão ao Bonito. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
		1906 — 28 de agosto. .	Decreto n. 6.123 — Approva os estudos e respect orçamento das obras de ligação das estradas ferro de Pernambuco e Recife ao S. Francisco. (*Diario Official* de 31 de agosto de 1906.)
		1906 — 28 de agosto. .	Decreto n. 6.124 — Autoriza a ratificação e rectifica dos termos da escriptura de transferencia da trada de Ferro Central de Pernambuco á «Gr Western of B azil Railway Company». (*Diario Official* de 30 de agosto de 1906.)
		1906 — 4 de setembro.	Decreto n. 6.129 — Approva os estudos e respecti orçamento das obras de ligação das Estradas Ferro Central de Pernambuco e Recife ao moeiro.
		1907 — 10 de janeiro .	Decreto n. 6.325 — Approva os novos estudos e or mento, na importancia de £ 17.817-18-3 (ouro) 1.211:427$210 (papel), para ligação da Central Pernambuco á Estrada de Ferro do Recife do moeiro. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1907.)
		1907 — 2 de julho . .	Aviso n. 8 — Esclarece o aviso n. 158, de 3 de maio 1905, que declara pertencer inteiramente ao verno o material que deixasse de ter applicação mudança da bitola da Estrada de Ferro de Rec ao S. Francisco, por entender a «Great Western que tal material lhe pertencia dentro do prazo arrendamento; uma vez que ella cumprisse a cla sula do contracto, correspondente á 16ª do decr n. 5.257, de 26 de julho de 1904. A' vista, porém do que expõe, fica a companhia autorizada a e pregar na estrada a parte que fôr aproveitavel, e venda do restante, sendo o producto deduzido custo da mudança de bitola, no maximo fixado p decreto n. 5.521, de 18 de abril de 1905. (*Diario Official* de 3 de julho de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Great Western	1907 — 5 de julho . .	Aviso n. 9 — Approva o horario para trens de passageiros da Central de Pernambuco. (*Diario Official* de 6 de julho de 1907.)
	1907 — 16 de outubro.	Aviso n. 26 — Approva o orçamento e planta das obras de augmento de estação de Viçosa, mediante a despeza maxima de £ 21-10-1 (ouro) e 15:548$630 (papel), de conformidade com a 2ª parte da clausula XV do decr to n. 5.257, de 26 de julho de 1904 e respectivo contracto. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1907.)
	1907 — 18 de novembro	Aviso n. 27 — Approva o projecto e orçamento de diversas modificações a fazer-se nos edificios das officinas de Jaboatão, na importancia de 921:033$000. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1907.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 10 — Approva o orçamento provavel, na importancia de 252:894$ (papel) e £ 25.029-0-0 (ouro), de despezas a fazer-se com a substituição de trilhos na Central de Pernambuco, entre a estação Central e a de Victoria, na extensão de 50 kilometros e 800 metros, de conformidade com o aviso n. 2, de 16 de janeiro, e n. 6, de 14 de junho de 1907. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 12 — Declara que, de conformidade com a doutrina constante dos avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6 de 14 de junho de 1907, é approvado o orçamento de £ 18.450-0-0 (ouro) e 176:332$ (papel) para as despezas a fazer-se com a renovação dos trilhos na Central de Alagôas, entre Maceió e Lourenço de Albuquerque, na extensão de 35 kilometros. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 13 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para construir um desvio na estação de Branquinha, desta estrada, na importancia de £ 47-18-8 (ouro) e 665$500 (papel). (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 19 — Approva o horario para o ramal de Itabayana a Campina Grande. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 5 de março. .	Aviso n. 25 — Declara que, de conformidade com os avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é deferido o requerimento em que a «Great Western» pede autorização para renovar os trilhos entre Lourenço de Albuquerque e União, cuja despeza foi orçada em £ 7.742-19-4. (*Diario Official* de 6 de março de 1908.)
	1908 — 26 de maio . .	Aviso n. 74 — Declara que o requerimento pedindo autorização para realizar diversas obras fica deferido, apenas, na parte que se refere ás obras de assentamento das linhas na explanada de Areias, da rotunda e obras accessorias, do abastecimento de agua para a rotunda e caixa d'agua na explanada, do deposito para oleo, do abrigo para forragens e latrinas, sendo que devem ser levadas á conta do capital sómente as despezas realizadas dentro do limite do orçamento de £ 5.248-11-1 (ouro) e 209:276$050 (papel). Declara mais que, si não puder ser evitada a demolição da casa que serve de residencia ao agente da estação de Areias, para o assentamento dos desvios projectados, ficará a companhia arrendataria obrigada a construir outra de identicas proporções e nas immediações da anterior, sem onus algum para o Estado. (*Diario Official* de 27 de maio de 1908.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1908 — 7 de agosto. .	Aviso n. 99 — Defere o requerimento em que é tada a reconsideração do despacho que exclu obras a serem executadas em Areias o de para inflammaveis e o deposito geral do al rifado, e autoriza as alludidas construcções, vando o respectivo orçamento na importanc £ 292-15-3 (ouro) e 99:119$090 (papel). (*Diario Official* de 8 de agosto de 1908.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.632 — Approva a revisão do contrac arrendamento e construcção dos prolongam das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahy Norte, Central de Pernambuco e Central de Al (*Diario Official* de 27 e 28 de novembro de
		1909 — 25 de novembro	Aviso n. 115 — Não approva a modificação do ar nem quanto á lettra B das tarifas espe aceita, porém, o additamento ao art. 64 e stituição ao art. 120, apenas sobre a elevaçã taxas ás cargas que não transitam pela estra ferro Recife ao Limoeiro, nos termos seguinte estrada cobrará pela utilização do cáes ou da a taxa de $100 por fracção indivisivel de 10 das mercadorias que tiverem de transport ponte do cáes, com a minima de 1$000 ». (*Diario Official* de 27 de novembro de 1909
		1909 — 24 de dezembro	Aviso n. 145 — Approva as modificações propos tarifas desta estrada, e a vigorar em seus pr mentos de Pesqueira a Flore , de 1 de fevere 1910 em diante. (*Diario Official* de 25 de dezembro de 190
		1910 — 19 de maio . .	Decreto n. 8.018 — Approva os estudos definiti primeiros 30 kilometros do prolongamento trada de ferro Conde d'Eu, de Independenci euhy, no Estado da Parahyba, e bem assim spectivo orçamento, na importancia de 1.875:2 (papel) £ 25.992-15-5 (ouro). (*Diario Official* de 29 de maio de 1910.)
		1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.122 — Approva os estudos definitiv spectivo orçamento do primeiro trecho, comp dido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, longamento da Central de Pernambuco, de Pe a Flores. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.354 — Approva com modificações tudos e o respectivo orçamento, na importa 2.200:375$400, do primeiro trecho de 45 k tros do prolongamento de Viçosa a Palmei Indios, desta estrada. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.362 — Concede a «The Great W of Brasil Railway Company» a construcçã e goso do prolongamento de Garanhuns a Bo selho, da Estrada de Ferro Sul de Pernambu
		1910 — 11 de novembro	Aviso n. 127 — Approva o horario dos trens de geiros da Estrada de Ferro Conde d'Eu, fican rém, estabelceido um trem directo por seman Natal e Recife e vice-versa e fixado o prazo de para entrar em execução o horario assim mod
		1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.727 — Approva os estudos e orça para a reconstrucção dos trechos de Ribe Cortez, na Estrada de Ferro de Ribeirão ao (*Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.228 — Autoriza a incorporação da principal da Companhia Geral de Melhorame

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Pernambuco, entre Ribeirão e Barreiros, na extensão de cerca de 56 kilometros, á rêde da « Great Western». (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
	Great Western.	1912 — 23 de março .	Aviso n. 31 — Rectifica o aviso n. 101, de 26 de agosto de 1910, na parte que diz respeito á reducção de 8$ para 6$ do preço por metro quadrado de cobertura de zinco na plataforma da estação de Tigipió. (*Diario Official* de 24 de março de 1912.)
		1912 — 18 de abril. .	Aviso n. 47 — Approva a planta para construcção de um deposito de inflammaveis em Bezerros e orçamento de 1:357$950, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 52 — Approva a planta para construcção do prolongamento da plataforma da estação de Maceió, e orçamento de 1:283$ (papel), que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 57 — Reconsidera o despacho contido no aviso n. 61, de 6 de maio de 1911, referente ao orçamento para reforço de curvas da Estrada de Ferro de Natal a Independencia, ficando approvada a despeza de £ 584-19-3, feita com o excesso de peso dos trilhos, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Aviso n. 59 — Autoriza a renovação dos trilhos na Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, entre Canhotinho e Garanhuns, sendo a despeza de £ 5.518-17-9 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 3 de junho. .	Aviso n. 73 — Autoriza a inauguração definitiva do trafego de um trecho no prolongamento de Pesqueira a Flores. (*Diario Official* de 4 de junho de 1912.)
		1912 — 27 de junho .	Aviso n. 84 — Autoriza a construcção de um abrigo na parada S. Severino, com modificação no orçamento proposto de 1:350$ e £ 7-7-5. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 27 de julho .	Aviso n. 103 — Approva o orçamento para a construcção do calçamento das estações de Cachoeira, Gamelleira, Fernão Velho e Satuba e levantamento do muro da plataforma das duas ultimas, todas na Estrada de Ferro Central de Alagôas, na importancia de 4:309$ (papel), despeza que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 25 de julho de 1912.)
		1912 — 7 de agosto .	Aviso n. 109 — Autoriza a companhia proceder á renovação dos trilhos no trecho comprehendido entre as estações de Viçosa e Lourenço de Albuquerque, para os effeitos da clausula IV do contracto a que se refere o decreto 7.632, de 28 de outubro de 1909, e approva o orçamento no valor de £ 12.629-8-7, differença entre o preço dos trilhos a empregar, do peso de 65 libras, e os actuaes, que pesam 45 libras.
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.794 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 5.497:435$123 e £ 141.755-8-0, do segundo trecho, com a extensão de 120^{k},651, do prolongamento de Independencia a Picuhy, da E. F. Conde d'Eu. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1912.)
		1912 — 10 de outubro.	Aviso n. 126 — Declara approvadas ás tomadas de contas dos dous semestres de 1910, relativas ás estradas arrendadas a esta companhia, não se justificando,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			diante das clausulas dos seus contractos de 190 1909, o protesto que faz no sentido de ser elimina para o calculo do preço do arrendamento, a re proveniente das linhas Recife ao S. Francisco e de Pernambuco, devendo ser a companhia intim a entrar para os cofres federaes com a importa de 572:435$698, differença entre a quota de arr damento em 1910 e a parcella de 146:788$167 recolhida ao Thesouro, recolhimento que deve feito tendo-se em vista as condições indicadas clausula XIV do contracto de 28 de julho de 19 (*Diario Official* de 11 de outubro de 1912.)
	Great Western.	1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.915 — Declara que, para o calculo porcentagens devidas ao Governo pelas linhas arr dadas á « Great Western », não será, em relação periodo de 19 de maio de 1910 a 19 de maio de 1 applicada a clausula VIII do contracto autoriz pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909 (*Diario Official* de 12 de outubro de 1912.)
		1913 — 8 de janeiro .	Aviso n. 1 — Approva a tomada de contas referente anno de 1910, reconsiderando-se o primitivo d pacho constante do aviso 126, de 10 de outubro 1912, apenas para determinação do comprimento linha em trafego, que deve ser determinado toman se a distancia real do centro da estação inicial centro da estação terminal, conforme determina contracto approvado pelo decreto n. 7.632, de de outubro de 1909. (*Diario Official* de 10 de janeiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Aviso n. 10 — Autoriza o accôrdo celebrado entre companhia e a Commissão de Saneamento do Rec para cessão de uma parte do terreno da estaç central da E. F. Central de Pernambuco, ficando accôrdo considerado como feito entre os Governos União e de Pernambuco, e que todos os benefici em troca de terrenos constituem direitos e propri dades da Republica, a cujo dominio deverão r verter, como bens incorporados ao arrendament (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 14 — Approva os projectos e orçamentos pa calçamento da area que circumda os armazens 4 e da estação Central da E. F. Central de Pernambu e alteração interna dos mesmos armazens, sendo quantias de 7:307$ e 9:679$ levadas á conta capital. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 2 —Concorda que seja feito em Bom Jardim, d «Great Western », o entroncamento da E. F. Nort de Alagoas, sob a condição que seja de 1m,00 a b tola desta ultima estrada. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 30 de maio .	Aviso n. 56 — Autoriza a reconstrucção parcial linha telegraphica de Palmares a Garanhuns, de vendo a despeza até o maximo de £ 524-16-2, ouro e 4:591$, papel, ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 6 de junho de 1913.)
		1913 — 4 de junho .	Decreto n. 10.250 — Approva os estudos definitivos segundo trecho de 30 kilometros do prolongament de Pesqueira a Flores, Central de Pernambuco orçamento de 1.485:333$985, papel, e £ 25.257-17-4 ouro. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de junho .	Aviso n. — Autoriza a « Great Western » renovar a fixas chatas e os grampos typo 50 lbs., do ramal d

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		Glicerio, empregando fixas angulares e grampos typo 65 lbs., devendo a despeza até o maximo de £ 689-9-0 e 854$ ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
Great Western	1913 — 12 de junho .	Decreto n. 10.270 — Approva os estudos definitivos do segundo trecho de 32 kilometros e 881 metros do prolongamento de Viçosa a Palmeiras dos Indios, da E. F. Central de Alagoas, e orçamento de 3.699:865$578 e £ 51.691-6-9. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
	1913 — 9 de julho. .	Aviso n. 85 — Approva o orçamento da modificação a fazer-se no serviço de abastecimento d'agua á estação de Victoria, da Central de Pernambuco, devendo a despeza até o maximo de 842$ e £ 72-1-11 ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 10 de julho de 1913.)
	1913 — 9 de julho. .	Aviso n. 86 — Approva o projecto e orçamento para construcção de um abrigo para passageiros na parada Poço, da E. F. Conde d'Eu, sendo a despeza de £ 3-19-2 e 551$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 10 de julho de 1913 .)
	1913 — 23 de julho .	Decreto n. 10.352 — Modifica os orçamentos dos primeiros trechos dos prolongamentos das Estradas de Ferro Central de Pernambuco e Central de Alagôas.
	1913 — 7 de agosto .	Aviso n. — Mantem o despacho em que é negada a inclusão em conta de capital de fixas e outros materiaes empregados na estação de Glycerio. (*Diario Official* de 8 de agosto de 1913.)
	1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 99 — Autoriza a companhia installar telephones em diversas secções da linha telegraphica, sendo a despeza até o maximo de £ 340-10-0 e 605$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
	1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 104 — Approva os novos horarios de diversos trens de passageiros na Central de Pernambuco, Recife ao S. Francisco, Conde d'Eu e prolongamento de Palmeira dos Indios a Piauhy. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
	1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 105 — Approva os novos horarios de alguns trens mixtos da E. F. Sul de Pernambuco e ramal de Ribeirão a Barreiros. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
	1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 114 — Attendendo ao que requereu a Great Western of Brazil Railway Company, Limited, e ao que informastes por officio n. 889, de 25 de julho ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica aquella companhia autorizada a fazer as seguintes obras, devendo a despeza que fôr effectivamente apurada com as comprehendidas nas lettras *a* e *b*, ser levada á conta de capital, para os effeitos da clausula IV do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.633, de 28 de outubro de 1909, e correr as demais á conta do custeio da estrada : *a*) uma nova linha telegraphica de Atalaia a Viçosa, na Estrada de Ferro Central de Alagoas, orçada em quatrocentos e trinta e oito libras esterlinas doze shillings e seis pence (£ 438-12-6) e quinhentos e setenta e dois mil réis (572$) papel ; *b*) um novo desvio na estação de Lourenço de Albuquerque, da mesma estrada, orçado em cento e setenta e duas libras onze shillings e dez pence (£ 172-11-10) e dois contos quatrocentos e oitenta mil e quinhentos réis (2:480$500), papel ;

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			c) uma balança em Cabedello, orçada em sentas e setenta e duas libras oito shillings e pence (£ 372-8-11) e setecentos e um mil e cinco e dois réis (701$052), papel; *d*) um plano inclinado para concerto de rengas ao serviço maritimo de Cabedello, orçad cincoenta e duas libras cinco shillings e dez p (£ 52-5-10) e oito contos duzentos e setenta réis (8:270$), papel; *e*) modificação nos desvios da estação de Cruz, da Estrada de Ferro de Natal a Independe orçada em cento e setenta e duas libras tres lings e nove pence (172-3-9) e um conto sete e setenta e tres mil réis (1:773$), papel; *f*) communicação telephonica entre o almoxar e a contadoria, na estação de Areias, orçada noventa e tres libras sete shillings e onze p (£ 93-7-11) e quatrocentos e dezoito mil réis (4 papel; *g*) prolongamento de um desvio na estaçã Abripiú, orçado em cincoenta libras, dois shil e quatro pence (50-2-4) e quatrocentos e nove cinco mil réis (495$), papel; *h*) prolongamento de um desvio na estaçã Segismundo Gonçalves, orçado em vinte e uma li quatro shillings e um penny (£ 21-4-1) e tresen trinta e cinco mil e quinhentos réis (335$500), pa *i*) illuminação da estação de Lagôa Grande ça da em vinte e cinco libras, doze shillings e pence (£ 25-12-9) e oitocentos e cincoenta e c mil duzentos e cincoenta réis (855$250), papel; *j*) illuminação do molhe de Cabedello, orçad trinta e quatro libras, quinze shillings e um p (£ 34-15-1) e quinhentos e cincoenta e quatro réis (554$), papel; *k*) alterações nos desvios e armazem central Estrada de Ferro Central de Pernambuco, orç em seis contos e vinte e nove mil réis (6:029$); *l*) prolongamento de desvios em Cabedello, or em duzentas e treze libras, dez shillings e dez p (£ 213-10-10) e quatro contos oitocentos e seten oito mil réis (4:878$), papel. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
	Great Western	1913 — 11 de novembro	Aviso n. 160 — Autoriza a construcção de um ab para a balança da estação de Natal, na E. F. Natal a Nova Cruz, devendo a despeza até o ma de 2:162$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1913.)
		1913 — 19 de novembro	Aviso n. — Declarando que a installação de luz ac leno na estação de Tigipió e bem assim augm da divisão do Mangue, da estação da Parahyba podem ser executados levando-se a despeza á c de custeio. (*Diario Official* de 27 de novembro de 1913.)
			* * *
22	**Leopoldina Railway**	1900 — 1 de outubro .	Decreto n. 3.785 — Approva as condições regulament e tarifas da rêde fluminense da «The Leopol Railway Company, Limited».
		1901 — 29 de abril. .	Decreto n. 4.007 — Torna extensivas ás Estradas Ferro de Carangola e de Santo Eduardo ao choeiro do Itapemirim as tarifas e condições reg mentares, approvadas pelo decreto n. 3.785, d de outubro de 1900.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Leopoldina Railway	1904 — 1 de março .	Aviso n. 177 A — Approva definitivamente o horario da Estrada de Ferro do Norte.
	1904 — 1 de setembro.	Aviso n. 623 — Approva, com modificação, o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro do Norte.
	1905 — 30 de junho .	Aviso n. 183 — Autoriza fazer mais um abatimento de 40 % na tarifa para o transporte de café nas estações de S. Felippe e Muniz Freire, da linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, a que se referem os avisos ns. 136. de 21 de agosto de 1902, e 167, de 22 de setembro de 1903.
	1905 — 4 de julho. .	Decreto n. 5.585 — Approva a reducção na tarifa de transporte de passageiros nas linhas da rêde fluminense e Estrada de Ferro do Norte. Artigo unico. Fica approvada a reducção proposta pela companhia nas tarifas approvadas pelos decretos ns. 3.785, de 1 de outubro de 1900, e 4.007, de 29 de abril de 1901, vigorando d'ora avante as seguintes taxas : Por passageiro e por kilometro : 1ª classe — Até 200 kilometros 85 réis ; além de 200 kilometros 65 réis ; 2ª classe — Até 200 kilometros 55 réis ; além de 200 kilometros 45 réis. (*Diario Official* de 12 de julho de 1905.)
	1905 — 17 de outubro.	Decreto n. 5.731 — Autoriza a companhia estabelecer a ligação das Estradas de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
	1906 — 20 de março .	Decreto n. 5.935 — Approva as plantas para construcção de novas estações e outras obras, na Estrada de Ferro do Norte. (*Diario Official* de 27 de março de 1906.)
	1906 — 22 de maio .	Decreto n. 6.039 — Approva os estudos definitivos e mais planos para a ligação das Estradas de Ferro de Carangola á de Macahé e Campos. (*Diario Official* de 26 de maio de 1906.)
	1906 — 7 de agosto .	Decreto n. 6.098 — Declara sem effeito o art. 254 das instrucções regulamentares em vigor na « Leopoldina Railway Company, Limited » (*Diario Official* de 11 de agosto de 1900.)
	1906 — 27 de agosto .	Aviso n. 238 — Approva os horarios das linhas de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Carangola e seus ramaes.
	1907 — 20 de abril. .	Decreto n. 6.456 — Approva o plano de viação ferrea, realizando a ligação dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e Espirito Santo, e marca o prazo improrogavel de dois annos para conclusão dos respectivos trabalhos. (*Diario Official* 23 de junho de 1907.)
	1907 — 19 de novembro	Aviso n. 374 — Autoriza fazer o abatimento sobre os preços estabelecidos pelo decreto n. 4.007, de 29 de abril de 1901, nos despachos de mercadorias indicados sobre lettra *a*, quando expedidos desta capital ou de Nictheroy, directamente para as estações da Estrada de Ferro de Carangola, até que se faça a revisão de que trata o § 3º da clausula III do decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 20 de novembro de 1907.)
	1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.746 — Proroga por 60 dias o prazo fixado pelo decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905, para conclusão das obras de ligação da Estrada de Ferro de Carangola á de Macahé e Campos. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Leopoldina Railway	1907 — 27 de dezembro	Aviso n. 432 — Approva a planta apresentada pela «Leopoldina Railway», para ligação da linha ferrea d « The Caravellas Company », de Cachoeiro ao Alegre e Castello, para fazer parte do ramal a que s refere a 2ª parte da elausula III do decreto 6.49 de 20 de abril do corrente anno, incorporando-a rêde geral da referida companhia, nos termos d clausula IV do mesmo decreto. Approva, outrosim a suppressão da estação de Cachoeiro, da Caravellas, cujo serviço passará a ser feito pela estaçã de Muniz Freire.
		1908 — 26 de janeiro.	Decreto n. 6.827 — Approva os estudos definitivos e re spectivo orçamento na importancia de 6.303:274$26 do trecho de 30 kilometros, a partir da estação d Muniz Freire em direcção a Mathilde, para ligaçã da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo com a d Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim. (*Diario Official* de 4 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 23 de abril. .	Decreto n. 6.931 — Approva os estudos definitivos e or çamento na importancia de 2.825:628$404, do tre cho de 22 kilometros da linha para ligação das es tradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Edu ardo ao Cachoeiro de Itapemirim, em substituiçã aos anteriormente approvados. (*Diario Official* de 29 de abril de 1908.)
		1908 — 2 de julho . .	Decreto n. 7.004 — Approva, com modificações, os es tudos definitivos e o respectivo orçamento do ul timo trecho de 59 kilometros e 620 metros da linh de ligação das estradas de ferro Sul do Espirit Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim (*Diario Official* de 21 de julho de 1908.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 365 — Autoriza o pagamento de 46:296$ d juros de 6 % sobre o capital de 1.543:200$, garan tidos ao prolongamento da Estrada de Ferro Barã de Araruama. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 366 — Autoriza o pagamento de 35:904$17 de juros de 6 % de garantia da Estrada de Ferr Central de Macahé. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 367 — Autoriza o pagamento de 83:907$ d juros garantidos á Estrada de Ferro de Sant Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 6 de maio. .	Decreto n. 7.396 — Approva com modificações os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 98 kilometros e 20 metros, ligando a estação de Alegre, d Estrada de Ferro de Caravellas, no Estado do Espirito Santo, ao kilometro 39 da linha de Santa Luzi a Manhuassú, no Estado de Minas. (*Diario Official* de 20 de maio de 1909.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.479 — Concede á companhia privileg para prolongar a sua linha até o porto do Rio d Janeiro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.631 — Approva as plantas e o orçament de 476:811$850 da nova estação de Nictheroy, par passageiros, bagagens e encommendas, de conformi dade com o decreto n. 7.479, de 29 de julho ultimo (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.891 — Approva os estudos definitivos d ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere decreto n. 7.479, de 9 de julho de 1909, com a

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		modificações feitas nas plantas e a reducção de 275:296$549 no orçamento apresentado. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
Leopoldina Railway	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.895 — Autoriza o emprego da tracção electrica na linha do norte e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de abril de 1910.)
	1910 — 17 de março .	Decreto n. 7.905 — Approva os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte até o cáes do porto do Rio de Janeiro, com a travessia elevada sobre o canal do Mangue, para a construcção da estação inicial e suas dependencias á margem direita do mesmo canal; e bem assim da duplicação do trecho comprehendido entre o cáes e a estação de Merity e outros serviços, a que se referem as clausulas II e III do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 22 de abril. .	Decreto n. 7.965 — Approva o projecto e mais documentos apresentados pela companhia para a construcção das installações e armazens na ilha da Conceição, junto á estação de Sant'Anna de Maruhy, em Nictheroy, e da ponte que deve estabelecer a ligação da sua linha ferrea com aquella ilha. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
	1910 — 13 de junho. .	Aviso n. 263 — Manda notificar a companhia para que apresente com urgencia proposta de novas tarifas. (*Diario Official* de 18 de junho de 1910.)
	1910 — 15 de julho. .	Aviso n. — Approva a base proposta, de 8,3 réis por 10 kilos por kilometro, correspondente ao quociente de 640 réis por 77 kilometros, distancia comprehendida entre S. Francisco Xavier e Petropolis, para as taxas de bagagem cobradas na linha do Norte, á vista do augmento de mais de 3 k,5 na extensão em trafego daquella linha. (*Diario Official* de 16 de julho de 1910.)
	1910 — 31 de agosto .	Aviso n. 417 — Autoriza a companhia a adoptar, provisoriamente, no trecho de Mathilde a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro Carangola, comtanto que a differenciação se applique ao percurso total nas estradas de ferro Carangola, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo, sem que sejam considerados zeros os pontos do entroncamento das referidas estradas. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1910.)
	1910 — 29 de setembro	Aviso n. — Concede prorogação de prazo por mais 12 mezes á companhia para a conclusão da estação inicial da linha do Norte. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1910.)
	1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.325 — Autoriza a construcção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco da linha de Cantagallo. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1911.)
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.331 — Approva os estudos e orçamento, na importancia total de 633:634$100, de uma variante entre os kilometros 20,367 e 29,676 desta estrada. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.)
	1910 — 17 de dezembro	Aviso n. 146 — Approva o horario apresentado pela companhia para o ramal de Sumidouro. .
	1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.102 — Declara caduca a concessão do prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o Porto das Caixas, feita pelo decreto n. 9. 986, de 18 de julho de 1888. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Leopoldina Railway	1912 — 4 de janeiro .	Aviso n. 20 — Autoriza a construcção de um desvio kilometro 34 da Central de Macahé e modificaç de horario dos trens desta linha entre Mundéo e G cerio. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de março .	Aviso n. 20 — Mantem a denominação de Cachoeiro Itapemirim á estação existente nesta localidade. (*Diario Official* de 20 de março de 1912.)
		1912 — 7 de agosto .	Decreto n. 9.710 - Proroga por mais um anno o pra estipulado na clausula VII do decreto n. 7.479, 29 de julho de 1909, para o inicio da construcção linha de Capivary a Cabo Frio. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1912.)
		1912—28 de novembro	Aviso n. 139 — Approva o acto pelo qual foi intima esta companhia a adoptar na Estrada de Ferro Caravellas, incorporada como ramal na Estrada Ferro Sul do Espirito Santo, as tarifas em vigor nes ultima, approvadas pelo aviso n. 417, de 31 agosto de 1910, ficando mantida a tarifa actual pa o café sómente no trafego local, sob a condição poder o Governo em qualquer tempo, quando julga conveniente, tornar sem effeito a concessão de qu se trata
		1912—30 de dezembro	Aviso n. 149 — Declara, para os devidos effeitos, qu ficam approvadas as tomadas de contas da rend bruta da Estrada de Ferro Sul do Espirito Sant trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapemirim, rel tivas ao 2º semestre de 1910 e 1º semestre de 191 de que tratam os officios dessa repartição, ns. 1.64 de 11 de outubro de 1911 e 1.931, de 10 de outubr do corrente anno. Fica, deste modo, fixada e 156:743$520 a renda bruta do 2º semestre de 191 e em 199:973$877 a do outro semestre; computad em uma e em outra a renda de 29$760, corresponder te á kilometragem da linha, de um carro restauran arrendado pela Companhia « Leopoldina Railway e que acompanha o rapido nas viagens de Campos Victoria e vice-versa, e incluidas tambem as passagen gratuitas e abatimentos feitos em contas dos governo estaduaes sem autorização do Governo Federal. Declara, outrosim, que da acta de cada tomada d contas deverá constar a importancia total da isenção de direitos, inclusive os de expediente, concedidos companhia no semestre respectivo, em virtude d clausula VIII do contracto a que se refere o de creto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, cumprind á companhia exhibir a necessaria certidão ; o qu tambem deverá ser exigido em relação ás isenções já gosadas a contar da data da acquisição da Es trada de Ferro Sul do Espirito Santo, afim de con star da acta da primeira tomada de contas a que proceder. Imp rta, além disto, que nas tomadas d contas da linha de que se trata sejam considerad partes integrantes da renda bruta a quota-parte d valor das passagens e fretes de mercadorias e en commendas, que de outras linhas acudam par ella e vice-versa, proporcionalmente á kilometra gem no citado trecho. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 21 de janeiro.	Portaria — Resolve autorizar as seguintes reducções na linhas sujeitas á fiscalização federal : de 25 % n frete do material destinado á construcção de cercas quando despachado desta capital, de Nictheroy, e d Victoria para o interior, constante de arame farpado ou liso, postes e varilhas de ferro e pregos

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		para segurar o arame ; e de 50 % no frete dos despachos de flores naturaes, effectuados como encommendas. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1913.)
Leopoldina Railway	1913 — 20 de agosto..	Aviso n. 112 — Reduz de 30 para 20 o frete por tonelada de café expedido da estação de Araguaya, da E. F. Sul do Espirito Santo, procedente de mais de 50 kilometros desta estação e destinada á cidade de Victoria. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
	1913 — 22 de agosto..	Aviso n. 121 — E' autorizada a companhia a construir e reconstruir diversas obras definitivas na E. de F. Barão de Araruama, em substituição de outras damnificadas pelas enchentes, devendo a despeza até o maximo de 41:811$293 ser levada á conta do custeio. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1913.)
	1913 — 23 de agosto .	Aviso n. 125 — Autoriza a transferencia do alcool, actualmente classificado nas tarifas 5 e 7, em vigor nas linhas federaes da companhia, conforme é importado e exportado, para a tarifa 8, indistinctamente, e com o maximo de 60$ por tonelada. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
	1913 — 11 de setembro	Aviso 134 — Approva a tomada de contas do 2º semestre de 1911, da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapemerim. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
	1913 — 30 de setembro	Aviso n. 144 — Autoriza a companhia adoptar para o transporte de phosphoros nas suas linhas federaes, as tarifas em vigor nas linhas mineiras e fluminenses, conforme o territorio em que estejam aquellas situadas. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
	1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.474 — Autoriza a modificação no traçado da E. de F. Sul do Espirito Santo, nos kilometros 484 + 600, 486 + 200 e 493 + 800. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1913)
	1913 — 24 de outubro.	Aviso n. 156 — Autoriza a reducção de 30 % nas taxas das tarifas de madeiras apparelhadas a transportar para a cidade de Victoria, pela E. F. Sul do E. Santo e ramal de Alegre, com a condição, porém, de igual reducção ser feita para o ramal do Castello. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
	1913 — 24 de outubro	Aviso n. 157 — Autoriza a companhia extender á parada do Engano, na E. F. Sul do Espirito Santo, a taxa de 30$ por tonelada, ora em vigor na estação de Mathilde, para o café destinado á Victoria. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
	1913 — 5 de dezembro	Aviso n. 172 — Autoriza a companhia reduzir as bases que vigoram nas linhas federaes da sua rêde para o transporte de animaes pequenos, adoptando novas taxas por cabeça e por kilometro, que estabelece. (*Diario Official* de 6 dezembro de 1913.)
	1913 — 11 de dezembro	Decreto n. 10.604 — Autoriza substituir por vão fixo o vão movel da ponte sobre o Iguassú, comprehendida nos estudos approvados pelo decreto n. 8.351, de 8 de novembro de 1910. (*Diario Official* de 13 de dezembro de 1913.)
	1913 — 27 de dezembro	Officio n. 180 — Recommenda as necessarias providencias no sentido de ser activado o processo de revisão das tarifas da companhia, tendo-se em vista o projecto apresentado pela commissão para tal fim constituida. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
23	**Madeira — Mamoré**	1906 — 7 de agosto. .	Decreto n. 6.103 — Autoriza o contracto da construcç da estrada. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1906.)
		1907 — 8 de agosto. .	Decreto n. 6.597 — Declara isentos de direitos de i portação os materiaes necessarios á construcção estrada. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1907.)
		1907 — 28 de dezembro	Decreto n. 6.755 — Concede autorização para fu cionar na Republica á «Madeira Mamoré Railw Company».
		1908 — 16 de janeiro .	Aviso n. 2 — Approva a preferencia dada a Porto Ve para inicio das obras da estrada. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1908.)
		1908 — 18 de janeiro .	Aviso n. 3 — Recommenda ao chefe da commissão fisc que providencie no sentido de ser reservada u faixa de 200 metros de largura, nos dois primei kilometros da linha estudada, a partir de Po Velho, destinada ás respectivas obras e seu fut desenvolvimento. (*Diario Official* de 21 de janeiro de 1908.)
		1908 — 30 de janeiro.	Decreto n. 6.838 — Autoriza a transferencia do contra celebrado, em 14 de novembro de 1906, com o eng nheiro Joaquim Catramby, para a construcç desta estrada, á «Madeira Mamoré Railway Co pany».
		1908 — 9 de março. .	Aviso n. 26 — Approva o typo de trilhos que terá ser adoptado, pesando 25 kilogrammas por me corrente. (*Diario Official* de 10 de março de 1908.)
		1909 — 4 de fevereiro.	Decreto n. 7.314 — Autoriza o Ministerio da Fazen a emittir apolices de 5 % de juros, até 20.000:00 para pagamento das obras da Madeira a Mamo Sobral e outras linhas, que servem á ligação ge dos Estados. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.327 — Abre o credito de 1.000:000$ pa pagamento da quantia correspondente á medi provisoria dos materiaes recebidos do estrange até 31 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 25 de fevereiro	Decreto n. 7.344 — Autoriza contractar com a Com nhia Madeira Mamoré Railway, cessionaria do co tracto de construcção da Estrada de Ferro Made Mamoré, o arrendamento da mesma estrada de ferr (*Diario Official* de 25 de março de 1909.)
		1909 — 17 de abril. .	Despacho ao requerimento, propondo-se a fazer a stallação, por conta da União, do telegrapho sem entre Manáos e Porto Velho — Deferido, media as garantias quanto ao bom funccionamento da stallação, cabendo, porém, á Repartição dos Te graphos a manutenção do serviço e correndo conta da companhia o *deficit* resultante do res ctivo custeio. A indemnização das despezas res tantes da installação e do custeio das estações se feita de accôrdo com o regimen estabelecido nos co tractos de construcção e arrendamento da estrac (*Diario Official* de 20 de abril de 1909.)
		1909 — 3 de junho. .	Decreto n. 7.433 — Concede autorização á «Made Mamoré Railway Company» para continuar a fu cionar na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Madeira—Mamoré	1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.535 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, neste anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1909.)
	1910 — 15 de junho .	Portaria — Approva, provisoriameate, para os transportes nesta estrada, as bases de tarifas constantes da tabella, que a esta acompanha, ficando reservado ao Governo o direito de as modificar posteriormente, conforme convier. (*Diario Official* de 18 de junho de 1910.)
	1910 — 4 de agosto. .	Decreto n. 8.137 — Concede autorização á companhia para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1910.)
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.347 — Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, desta estrada. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 7 de junho . .	Decreto n. 8.776 — Declara de utilidade publica, para o fim da desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da estrada. (*Diario Official* de 9 de junho de 1911.)
	1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.838 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, na corrente anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 29 de julho de 1911.)
	1911 — 24 de agosto .	Portaria approvando as instrucções que baixam para a commissão de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construcção desta estrada e apuração de contas de diversos serviços accessorios para a mesma construcção. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1911.)
	1911 — 18 de dezembro	Relatorio dos trabalhos de fiscalização extraordinaria desta estrada. (*Diario Official* de 7 e 23 de fevereiro de 1912.)
	1911 — 30 de dezembro	Relatorio apresentado pelo engenheiro F. N. Eubanck da Camara. (*Diario Official* de 29 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 22 de abril . .	Aviso n. 54 — Autoriza a importação de seis vãos de ponte de treliça, necessarios aos trabalhos da estrada. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
	1912 — 7 de junho . .	Decreto n. 2.579 — Approva o protocollo celebrado com o governo da Bolivia em 14 de novembro de 1910 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 8 de junho de 1912.)
	1912 — 29 de julho. .	Aviso n. 105 — Autoriza a inauguração do trafego provisorio entre Abunã e Guajará-mirim. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
	1912 — 31 de julho. .	Aviso n. 108 — Autoriza a importação do material que discrimina. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
	1913 —	Officio n. 21 — Autoriza modificação nas tabellas 5 e 5 A das tarifas em vigor e fazer-se uma revisão geral para facilidade dos transportes. (*Diario Official* de 26 de fevereiro de 1913.)
	1913 — 3 de abril . .	Aviso n. 18 — Autoriza o recebimento das estações radiotelegraphicas de Manáos e Porto Velho, devendo ser apurado e pago o seu custo real. (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Madeira = Mamoré	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.208 — Approva as plantas e orçamentos para construcção de dois armazens de aço em Porto Velho. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
		1913 — 22 de julho. .	Aviso — Reconsiderando o despacho em que é negada autorização para importar dois carros automoveis. (*Diario Official* de 29 de julho de 1913.)
		1913 — 6 de agosto. .	Decreto n. 10.379 — Approva o projecto e orçamento de 265:849$500 para construcção de casas para turma de conservação. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 107 — Declara, em additamento ao aviso n. 57 de 17 de maio de 1910, que deve ser incluida em folha de medições a importancia de 632:817$400 correspondente a 2.751$^{m^2}$,38 de excesso verificado entre a area realmente occupada pela officina de Porto Velho e a que já foi reconhecida e paga. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913—27 de novembro	Termo de contracto substitutivo do de 12 novembro de 1910, celebrado em virtude do decreto n. 8.347, de 8 do mesmo mez e anno. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1913.)
		* * *	
24	**Maricá** (Prolongamento) . . .	1910 — 7 de abril. . .	Decreto n. 7.942 — Autoriza o contracto com a companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, concessionaria desta estrada, para prolongar sua linha ferrea até a margem da lagôa de Araruama, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.348 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos, das importancias de 993:537$762 e 1.465:835$626, respectivamente, das 1ª e 2ª secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á Villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,186 kilometros. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 12 de abril. .	Decreto n. 8.673 — Autoriza a transferencia ao engenheiro José Mattoso Sampaio Correia, ou á companhia que organizar, do contracto para a construcção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande. (*Diario Official* de 20 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.831 — Concede autorização á « Compagnie Générale des Chémins de Fer des E'tats Unis du Brésil » para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1911.)
		1913 — 1 de março. .	Aviso — E' concedida a prorogação de prazo por quatro mezes, e não seis, conforme pede a companhia, para conclusão das obras do prolongamento da estrada. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
		1913 — 19 de março .	Decreto n. 10.132 — Proroga até 7 de maio de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto approvado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (*Diario Official* de 27 de março de 1913.)
		1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 28 — Autoriza a companhia empregar na construcção das obras d'arte a fazerem-se no trecho de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, alvenaria ordinaria convenientemente argamassada, em substituição do cimento ou concreto armado, sendo adoptados para typos das obras os approvados para a E. F. Central do Rio Grande do Norte. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Maricá (Prolongamento) . . .	1913 — 6 de maio. . .	Aviso n. 42 — Autoriza o trafego provisorio do primeiro trecho da linha ferrea da concessão federal, de Nilo Peçanha a Tinguy, e marca o prazo de 90 dias para a companhia apresentar novas bases de tarifas em substituição das approvadas provisoriamente. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.294 — Proroga até 7 de setembro de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
	1913 — 29 de outubro.	Decreto n. 10.530 — Proroga até 7 de dezembro de 1913 o prazo fixado para a conclusão do prolongamento da E. F. de Maricá. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)
	1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 174 — Autoriza a companhia entregar ao trafego publico a terceira de suas estações, sita no kilometro 50 do prolongamento da E. F. Maricá, que tomará o nome de Araruama, e approva, provisoriamente, o respectivo horario. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
	1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.614 — Approva o projecto de duas variantes da linha do prolongamento da E. F. Maricá, entre as estacas 1.930 da 1ª secção e 574 da 2ª, e entre as estacas de locação ns. 3.015 e 3.234 mais 8,80. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
	1913 — 29 de dezembro	Aviso n. 180 — Multa em 1:000$ a companhia por ter, sem prévia autorização, construido as duas variantes de que trata o decreto n. 10.614, de 17 de dezembro de 1913, cumprindo apurar si a culpa cabe á fiscalização do districto por haver concordado ou consentido no abuso. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
		* * *
Mogyana.	1895 — 6 de setembro	Decreto n. 2.087 — Approva, provisoriamente, as instrucções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas do Ribeirão Preto a Catalão e ramal de Poços de Caldas.
	1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
	1900 — 17 de outubro.	Decreto n. 3.811 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos.
	1904 — 4 de setembro.	Aviso n. 630 — Autoriza adoptar, no art. 28 do regulamento para o serviço telegraphico das linhas de Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas, as disposições constantes do aviso n. 131, de 27 de novembro de 1895.
	1904 — 23 de novembro	Aviso n. 731 — Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de junho de 1904 o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, para o goso da concessão de garantia de juros ás linhas do Rio Grande e Caldas.
	1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
	1905 — 2 de maio. . .	Aviso n. 110 — Approva o abatimento de 25 %, nos fretes da tabella 14 das tarifas, para o transporte de canna de assucar, despachada em qualquer das estações com destino a engenhos centraes.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Mogyana.	1906 — 18 de junho. .	Aviso n. 159 — Autoriza fazer as seguintes alterações nas tarifas das linhas fiscalizadas pela União, a saber : O frete do caroço de algodão será cobrado pela tabella 14, com o abatimento de 25 %. Na linha de Jaguára a Araguary ficam applicados os seguintes preços para a tabella 2 A : De 0 a 200 kilometros. . . 200 réis » 201 » 300 » . . . 180 » » 301 em diante. . . . . 140 » O melaço de assucar, quando em sua primeira sahida das fabricas, deverá ser classificado na tabella 5ª das tarifas em vigor. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
		1907 — 30 de abril . .	Portaria — Approva as alterações das tarifas nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 7 de maio de 1907.)
		1907 — 23 de maio . .	Portaria — Modifica as tarifas em vigor nas linhas de Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
		1907 — 10 de junho. .	Portaria considerando sem effeito a 3ª das bases das alterações das tarifas approvadas pela portaria de 30 de abril do mesmo anno. (*Diario Official* de 12 de julho de 1907.)
		1907 — 12 de setembro	Decreto n. 6.641 — Proroga por mais quatros annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892. (*Diario Official* de 28 de abril de 1908.)
		1908 — 3 de agosto. .	Aviso n. 280 — Autoriza o assentamento de uma linha telegraphica para uso exclusivo da estrada, assignado pela respectiva companhia um termo additivo ao convenio de trafego mutuo que firmou com a Repartição dos Telegraphos em 23 de novembro de 1907, reservando-se esta repartição o direito de collocar, para uso exclusivo, um ou dous conductores nos postes da nova linha. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1908.)
		1908 — 8 de outubro.	Decreto n. 7.148 — Proroga por mais cinco annos, a terminar em 1912, o prazo para conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1908.)
		1908 — 7 de novembro	Termo de accôrdo — Prorogando por mais cinco annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892 para a conclusão das obras do prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de julho de 1900.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 363 — Autoriza o pagamento de 252:900$ de juros do 2º semestre. (*Diario Official* de 26 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.533 — Rectifica a clausula 16ª do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á autorização concedida á companhia para o prolongamento de sua estrada ao Porto de Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.534 — Substitue a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á linha ferrea de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 9 de setembro.	Decreto n. 2.100 — Autorizando abrir o credito extraordinario de 17:946$016 para pagamento á estrada em virtude de sentença judiciaria. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Mogyana	1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 395 — Fica approvada a mudança do ponto de partida da linha de Santos para Mogy-Mirim, e acceita a orientação geral proposta para o traçado, devendo, nos estudos definitivos, ser attendidas as observações feitas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1910.)
	1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira, e a Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.
	1910 — 27 de maio . .	Aviso n. 235 — Approva o accôrdo celebrado pela companhia com a Estrada de Ferro de Goyaz, para o fim de ceder á ultima, gratuitamente, os estudos do trecho de Araguary e Catalão e conceder-lhe abatimento para operarios e materiaes.
	1910 — 23 de julho. .	Aviso n. 345 — Approvando a nova tabella de fretes proposta para transporte de gado a Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases: Até 100 kilometros — 30 réis por cabeça e por kilometro. De 101 a 200 kilometros — 15 réis por cabeça e por kilometro. De 201 a 400 kilometros — 10 réis por cabeça e por kilometro. De 401 em diante — 8 réis por cabeça e por kilometro. (*Diario Official* de 26 de julho de 1910.)
	1910 — 30 de julho. .	Aviso n. 363 — Approva os projectos de horarios propostos pela companhia para trens de passageiros, entre Ribeirão Preto e Uberaba e esta e Araguary.
	1910 — 20 de setembro	Aviso n. 476 — Approva o horario para os trens do ramal de Caldas.
	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.385 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da linha de Mogy-Mirim a Santos. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
	1910 — 21 de novembro	Aviso n. 137 — Declara a esta Repartição que autoriza a emissão de bilhetes de excursão de 1ª e 2ª classes, com o abatimento de 30 % sobre o preço das passagens ordinarias, de ida e volta, entre as estações constantes da relação junta á petição da companhia e a estação de Poços de Caldas, nos mezes de março e abril até 31 de maio para a volta e em agosto e setembro até 31 de outubro, tambem para a volta.
	1910 — 7 de dezembro	Decreto n. 8.415 — Concede autorização para construcção, uso e goso da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
	1911 — 8 de março. .	Decreto n. 8.588 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 11 de março de 1911.)
	1911 — 18 de março. .	Certificado do termo de revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 22 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio . .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das Estradas de Ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Mogynaa.	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.006 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento na importancia maxima 4.165:935$213, da linha de Iguarapava a Uberal na extensão de 48.730,92 metros. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)
		1912 — 10 de janeiro .	Aviso n. 4 — Autoriza obras de augmento e modificac na estação e armazem de Caldas, sendo a despe até o maximo de 16:181$930 levada á conta do cu teio das linhas de Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 11 de janeiro de 1912.)
		1912 — 19 de março .	Aviso n. 23 — E' autorizada a construcção de uma ca para residencia do bombeiro da estação de Pal tina, na linha de Catalão, cuja despeza será leva á conta de custeio. (*Diario Official* de 21 de março de 1912.)
		1912 — 13 de abril . .	Aviso n. 42 — Autoriza construir, por conta do custeio linha de Rio Grande, cinco casas para bombeir telegraphistas e portador, na importancia de..... 14:779$700. (*Diario Official* de 14 de abril de 1912.)
		1912 — 23 de julho . .	Aviso n. 98 — Autoriza construir sete bocirros nos pate das estações de Crystaes, Restinga e posto telegr phico « Alto », da linha do Rio Grande, sendo a d peza de 6:920$ levada á conta do custeio des linha. (*Diario Official* de 24 de julho de 1912.)
		1912 — 8 de outubro .	Aviso n. 124 — Approva o projecto e orçamento 4:024$144 para construcção de uma casa para re dencia do telegraphista da estação de Crystaes, sen a despeza apurada até o maximo orçado levada conta do custeio da linha de Rio Grande a Calda (*Diario Official* de 9 de outubro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 144 — Autoriza transformar o posto telegr phico « Alto » em estação, sendo a despeza apura até o maximo de 24:908$800 levada á conta custeio da linha de Rio Grande a Caldas.
		1913 — 11 de abril . .	Aviso n. 24 — Autoriza a companhia construir no kil metro 341/574 uma passagem inferior para gad devendo a despeza até o maximo de 826$300 ser leva á conta de custeio da linha de Rio Grande a Calda (*Diario Official* de 15 de abril de 1913.)
		1913 — 24 de abril . .	Aviso n. 38 — Autoriza a Inspectoria Federal das Estr das tomar as necessarias providencias para nã permittir a Companhia conceder ou fazer por s conta, nas linhas de concessão federal, desvios paradas, sem prévia permissão do Governo, impo do-lhe as multas contractuaes. (*Diario Official* de 25 de abril de 1913.)
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento de tran portes e do telegrapho, bases das tarifas e classi cação geral de mercadorias para vigorarem n linhas de concessão federal desta companhia. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.234 — Approva os projectos e orçament de 102:078$900 para construcção de uma nova esta ção na villa de Conquista, Estado de Minas. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 9 de junho . .	Aviso n. 63 — Approva os novos horarios para vigora rem nos trens de passageiros e mixtos. (*Diario Official* de 1 de junho de 1913.)
		1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.298 — Proroga até 21 de março de 191 o prazo estipulado na clausula V do contracto d

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		revisão autorizado pelo decreto n. 8.588, de 8 de março de 1911, para conclusão da linha de Iguarapava a Uberava. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
Mogyana	1913 — 6 de setembro.	Aviso — Indefere o requerimento em que a Companhia pede autorização para computar como capital a despeza de 61:314$200, em face do disposto no n. 1 da clausula IX do contracto que rege o serviço. (*Diario Official* de 9 de setembro de 1913.)
	1913 — 11 de setembro	Aviso n. 133 — Autoriza que seja aberto ao trafego publico a nova estação denominada « Alto », no kilometro 325 da linha de Rio Grande e bem assim approva as tarifas que devem ser applicadas á mesma estação. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
	1913 — 8 de outubro	Decreto n. 10.475 — Autoriza a construcção, por conta do capital das linhas do Rio Grande a Caldas, de duas casas para portadores nas estações de Cascata e do Bairro Alegre, e outra para residencia do pessoal do trafego na estação de Poços de Caldas. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
	1913—12 de novembro	Decreto n. 10.561 — Approva as plantas e orçamento de 38:690$532 para construcção de 10 casas para residencia de empregados, na linha do Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1913.)
	1913—26 de novembro	Aviso n. 166 — Autoriza os melhoramentos necessarios no *restaurant* da estação de Jaguára, na linha de Jaguára a Araguary, de accôrdo com o projecto e orçamento maximo de 4:976$862, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
		* * *
Noroeste.	1905 — 10 de outubro	Decreto n. 5.719 — Approva, com alterações, os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros da estrada. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
	1905 — 12 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil submetter á approvação do Governo os estudos de sua linha, por trechos de 30 a 50 kilometros, sem prejuizo da obrigação de apresental-os por trechos de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto.
	1906 — 17 de janeiro.	Aviso n. 13 — Approva a modificação entre os kilometros 18 e 25, com um encurtamento de 1.020 metros.
	1906 — 12 de fevereiro	Aviso n. 37 — Acceita os estudos preliminares até o rio Paraná, como estudo de reconhecimento, na fórma e para os fins da clausula III do contracto, ficando, entretanto, autorizados os definitivos sómente até o kilometro 240, a partir do Baurú.
	1906 — 28 de março .	Decreto n. 5.950 — Abre o credito de 38:607$629 (ouro), supplementar á verba 8ª do art. 13 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904. (*Diario Official* de 30 de março de 1096.)
	1906 — 2 de maio. .	Decreto n. 6.006 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª secção da estrada. (*Diario Official* de 9 de maio de 1906.)
	1906 — 19 de junho .	Aviso n. 162 — Approva a tomada de contas provisorias da linha, no periodo de outubro de 1904 a 31 de dezembro de 1905, com as glosas de 12:679$,..... 18:205$600, 133$328 e 60:000$000.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Noroeste	1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.137 — Approva, mediante condições, estudos definitivos e orçamentos da 3ª secção, de kilometros. (*Diario Official* do 16 de setembro de 1906.)
		1906 — 25 de setembro	Portaria, approvando, provisoriamente, o quadro e t bella de vencimentos do pessoal para os serviços trafego, até a extensão de 200 kilometros. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1906.)
		1906 — 8 de outubro .	Aviso n. 283 — Approva o horario dos trens a vigor na estrada.
		1906—13 de novembro	Decreto n. 6.230 A — Approva, provisoriamente, o reg lamento, tarifas de transporte e serviço telegraphi para o trafego, até a extensão de 200 kilometr (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 21 de março .	Decreto n. 6.427 — Approva os typos de boeiros, dren e de estações, exceptuando o de boeiros de 0m,40. (*Diario Official* de 24 de março de 1907.)
		1907 — 25 de abril. .	Decreto n. 6.463 — Approva as clausulas para revis do contracto e modificação dos traçados de Baurú Cuyabá. (*Diario Official* de 19 de junho de 1907.)
		1907 — 15 de junho .	Aviso n. 203 — Approva as plantas das modificaçõ feitas nas variantes da 2ª secção. (*Diario Official* de 16 de junho de 1907.)
		1907 — 27 de junho .	Portaria — Resolve desligar da fiscalização da rêde S. Paulo e Matto-Grosso a secção Corumbá-Itapura (*Diario Official* de 29 de junho de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Decreto n. 6.766 — Revoga a clausula XLVII, das qu baixaram approvadas pelo decreto n. 6.463, de de abril do mesmo anno, para revisão do contrac e modificação do traçado. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 392 — Approva os estudos apresentados para variante entre o kilometro 196 + 400m e o kilom tro 210 do traçado approvado pelo decreto n. 6.00 de 2 de maio de 1906.
		1908 — 24 de março .	Decreto n. 6.899 — Approva a modificação do contrac da Companhia concessionaria, e autoriza a contr ctar com a mesma Companhia a construcção e a rendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Co rumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* de 15 de abril de 1908.)
		1908 — 23 de abril. .	Decreto n. 6.930 — Approva, com modificações, os es tudos do trecho de 62 kilometros, a partir de Po to Esperança em direcção a Miranda, da Estrad de Ferro Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 30 de abril. .	Decreto n. 6.935 — Approva, com modificações, os e tudos definitivos e respectivo orçamento do prolo gamento da 3ª secção até ao rio Tieté e da 4ª secç entre o mesmo rio e Itapura. (*Diario Official* de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio. .	Decreto n. 6.944 — Autoriza a emissão de titulos n cessarios ao pagamento dos trabalhos de construcç da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e da até á fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* de 10 de maio de 1908.)
		1908 — 19 de maio. .	Aviso n. 169 — Attendendo ao requerimento em que Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazi acceitando o decreto n. 6.899, de 24 de maio anno corrente, pede que os 10 % autorizados p

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		despacho de 3 de agosto de 1907, para as despezas preliminares do trecho de Itapura a Corumbá, sejam levados á conta do trecho de Baurú a Itapura, que gosa da garantia de juros, declara que foi deferido no sentido de ser deduzido do capital cujo deposito houver de ser autorizado para a parte em construcção de Baurú a Itapura, a importancia de 10 % relativos ao capital maximo de 700 kilometros, depositado em virtude do citado despacho.
Noroeste	1908 — 6 de julho. .	Aviso n. 235 — Autoriza o deposito de 4.014:000$ (ouro) correspondentes aos 138.800 metros de estudos approvados pelo decreto n. 6.935, de 30 de abril do corrente anno, e relativo ao trecho de Baurú a Itapura, cessando, porém, o pagamento dos juros garantidos sobre a somma de 2.100:000$ (ouro), de que trata o aviso n. 169, de 19 de maio ultimo, logo que a importancia dos pagamentos feitos á Companhia, de accordo com o contracto celebrado nos termos no decreto n. 6.898, de 24 de março deste anno, attinja essa quantia. (*Diario Official* de 8 de julho de 1908.)
	1908 — 9 de julho. .	Decreto n. 7.020 — Approva, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros, a partir de Aquidauana, em direcção a Campo Grande, da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 16 de julho de 1908.)
	1908 — 12 de setembro	Aviso n. 310 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de 337:452$451 ao representante da Companhia, referentes ao 1º semestre do anno de 1908, da Estrada de Ferro de Baurú a Cuyabá.
	1909 — 22 de julho. .	Decreto n. 7.467 — Approva as plantas e os orçamentos para a construcção de pontes de madeira e postes telegraphicos na linha de Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1909.)
	1909 — 7 de outubro .	Decreto n. 7.585 — Approva o projecto e orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupiá, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao rio Paraná. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Decreto n. 7.729 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 335 e 435, 666, da linha de Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1909.)
	1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.919 — Abre o credito de 96:172$483, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura», da verba 8ª do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)
	1910 — 16 de junho .	Decreto n. 8.071 — Approva os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, na extensão de 845, 385,^{m}70.
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.355 — Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.623 — Abre o credito de 96:840$, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura », da verba 5ª do orçamento do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotad respectivas locomotivas de apparelhos que evit dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	Noroeste	1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.840 — Appprova as despezas feitas Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviae rante o anno de 1909, com os estudos e constr do ramal de Baurú. (*Diario Official* de 9 de setembro de 1911.)
		1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Autoriza, provisoriamente e a titul experiencias, o abatimento de 50 % nos frete gado vaccum quando transportado em trem pleto, com a lotação de 120 cabeças, nas linh Baurú a Itapura e de Itapura a Jupiá. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 66 — Transfere do 10° para o 11° distr serviço de fiscalização da Estrada de Ferro Ba Itapura. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 21 de outubro	Aviso — Concede prorogação e marca novos p para o inicio de varios trabalhos, acceitando a panhia as modificações necessarias indicadas n recer da Inspectoria Federal das Estradas. As modificações indicadas pela Inspectoria Fe das Estradas são: 1.ª A entregar ao trafego provisorio dentro do de 60 dias os trechos: *a*) de Jupiá ao RioVerde, no kilometro 220, c extensão de 195 kilometros de linha ; *b*) de Porto Esperança á estação de Corre com 278 kilometros de extensão. 2.ª A concluir dentro do mesmo prazo de 60 as estações de Correntes, Ribeirão Claro e Rio V as casas de turmas, caixa de agua, cerca de e linha telegraphica. 3.ª A iniciar dentro de 90 dias : *a*) a construcção da ponte sobre o rio Paran *b*) o levantamento do *grade* do pantanal do guay para alcançar a altura do projecto. 4.ª A submetter, dentro de 30 dias, á approv do Governo: *a*) as tarifas e regulamento da Estrada ; *b*) o horario dos trens. 5.ª A adquirir immediatamente quatro locomot mais duas, assim como quatro carros de pass ros, dentro do prazo de seis mezes, e bem ass proceder immediatamente á montagem do nov bocador *Marechal Hermes*. 6.ª A adoptar, provisoriamente, para a trav do rio Paraná, as seguintes tarifas, que só pod ser cobradas até o fim do prazo da prorogaçã 18 mezes: Passageiros (por qualquer classe)..... $500 Encommendas e bagagens (por volume, qualquer que seja o tamanho ou peso) $200 Mercadorias (por despacho e por kilo até mil kilos, por kilo)..... $010 (Por tonelada ou fracção de tonelada que exceder de uma tonelada)..... 1$000 Animaes (de pequeno talhe)..... $200 (De grande talhe)..... $500 7.ª A pagar por dia e pelo excesso de cada un prazos ora fixados a multa de um conto de réis 8.ª Seja abolida a clausula de isenção de dir de que gosa a Companhia. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Noroeste	1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.970 — Proroga por 18 mezes o prazo estipulado na clausula XIX do contracto a que se refere o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, para conclusão das obras da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
	1913 — 7 de março. .	Aviso — Mantem os despachos aos requerimentos de 21 de outubro e 24 de dezembro de 1912 em que a Companhia pede prorogação do prazo para concluir a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
	1913 — 30 de maio. .	Aviso n. 55 — Approva o acto que multa esta Companhia por exceder os prazos fixados pelo decreto n. 9.970, de 28 de dezembro de 1912, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 5 de junho de 1913.)
	1913 — 23 de outubro	Decreto n. 10.523 — Declara a caducidade do contracto approvado pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 29 de outubro de 1913.)
	1913 — 28 de outubro	Portaria dando instrucções para os serviços de administração da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 2 de novembro de 1913.)
	1913 — 15 de dezembro	Aviso n. 42 — Solicitando do Ministerio da Fazenda que as alfandegas do Rio de Janeiro e Santos sejam autorizadas a despachar, livres de direitos, o material que não tiver similar na producção nacional e que for importado com destino á Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1913.)
	1913 — 23 de dezembro	Aviso n. 178 — Determina á Inspectoria Federal das Estradas que remetta para o Ministerio da Viação os documentos referentes ás medições realizadas até a data da passagem da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá á administração do Governo Federal, bem como os desenhos dos typos de obras de arte correntes e especiaes, de estações, casas de turmas, plantas, perfis e orçamentos approvados. (*Diario Official* de 25 de dezembro de 1913.)
		* * *
Oeste de Minas	1904 — 4 de outubro.	Aviso n. 18 — Approva provisoriamente as modificações relativamente á navegação do Rio Grande, na secção comprehendida entre Ribeirão Vermelho e Capetinga, a saber: 1.ª Que sejam mantidas as actuaes tarifas para os transportes de passageiros; 2.ª Que as actuaes tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, ora em vigor.
	1904 — 7 de novembro .	Aviso n. 19 — Resolve o abatimento provisorio de 50 % na classe 7ª das tarifas, relativamente ao transporte de materia prima destinada ás fabricas de papel e constante de trapos, aparas de papel e papel velho ; classificando-se, outrosim, os productos das mesmas fabricas, a saber: papel de embrulho, papelão e papel de impressão na tarifa n. 3.
	1904 — 13 de junho. .	Portaria — Approvando o quadro provisorio do pessoal e respectivos vencimentos.
	1905 — 6 de abril . .	Aviso n. 99 — Autoriza provisoriamente a seguinte alteração nas tarifas em vigor na estrada: O arroz produzido na zona da estrada pagará pela taxa da 7ª classe da tarifa n. 3, qualquer que seja o sentido em que for transportado. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)

NÚMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Oeste de Miuas.	1908 — 2 de maio. .	Aviso circular n. 10 — Adopta tarifa especial para transporte de cal, quando expedida em trafego tuo com a Central do Brazil e despachada por gons completos de nove toneladas. (*Diario Official* de 3 de maio de 1906.)
		1906 — 5 de maio. . .	Aviso n. 11 — Resolve : 1°, manter para qualquer carregamento e c respondente cobrança a lotação dos carros das ries T e L, que foi fixada em 10.000 kilogramm 2°, manter igualmente a taxa fixa de 500 para a entrega dos telegrammas transmittidos las estações da estrada. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1906 — 13 de outubro.	Aviso n. 33 — Approva o horario dos trens a vigorar dia 15 deste mez.
		1906 — 26 de outubro	Aviso n. 34 — Autoriza a reducção de 30 % na tar de arame farpado. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
		1906 — 27 de outubro	Aviso n. 35 — Approva o horario dos trens diarios Ribeirão Vermelho a Lavras.
		1906 — 3 de outubro	Decreto n. 6.201 — Approva as bases para a constit ção e arrendamento da rêde de viação ferrea S Oeste de Minas. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1906.)
		1907 — 27 de fevereiro	Aviso n. 3 — Torna extensiva a esta estrada a tarifa 400 réis por sacca de 62 1/2 kilogrammas de mi e todos os outros cereaes. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 13 de agosto .	Portaria — Resolve modificar as tarifas de diver mercadorias e revoga a portaria de 21 de junho 1907. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 15 de agosto .	Aviso n. 17 — Autoriza o alargamento da bitola do mal de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho, dendo despender-se a quantia orçada de 140:00 por conta do credito especial aberto de 1.000:000$0 (*Diario Official* de 16 de agosto de 1907.)
		1907 — 19 de agosto .	Portaria — Altera, provisoriamente, o quadro do pess da estrada. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1907.)
		1907 — 22 de agosto.	Aviso n. 19 — Autoriza a reducção de 30 % na resp ctiva tarifa para o transporte do material fixo d tinado á Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907—14 de novembro	Aviso n. 24 — Resolve autorizar que seja concedido abatimento de 30 % no transporte do material r dante destinado á installação e primeiro estabel cimento da Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907—28 de novembro	Aviso n. 26 — Autoriza prolongar, de Ribeirão V melho a Lavras, a bitola de 0m,76, do ramal ferr que alli termina, fazendo collocar um terceiro lho no trecho da estrada comprendido entre aqu les pontos. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
		1907—17 de dezembro	Aviso n. 30 — Autoriza modificar a tarifa espec n. 2 para gado em trem completo. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1907.)
		1907 —20 de dezembro	Aviso n. 31 — Autoriza adoptar-se assignatura pa transporte de leite e gelo, nas condições da Cent do Brazil, pelo preço da classe 7ª da tarifa n. com o abatimento de 10 %, bem como acceita doação feita por D. Fausta Augusta de Castr Silva, de terrenos e casa de sua propriedade, pa

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		construcção, em Mattosinhos, do ramal ferreo projectado, partindo da ponte sobre o rio Agua Limpa. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
Oeste de Minas.	1907 — 20 de dezembro	Aviso n. 32 — Autoriza adoptar-se os bilhetes de excursão, de que trata o art. 36 das condições regulamentares da Central do Brazil, e tambem caderneta de excursão, individuaes e intransferiveis, tendo o abatimento de 20 % no frete das bagagens que conduzirem e despacharem seus possuidores. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	1908 — 29 de fevereiro	Aviso n. 4 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da respectiva tarifa n. 3 da manteiga salgada, nacional, quando despachada como mercadoria, ficando sujeita ao dobro da taxa, quando expedida como encommenda.
	1908 — 15 de abril. .	Aviso n. 8 — Autoriza fazer-se a contagem zero para todas as tarifas seguidamente, a partir da estação inicial até a do destino, sem consideração de bitola. (*Diario Official* de 21 de abril de 1908.)
	1908 — 25 de maio. .	Aviso n. 10 — Approva a tarifa para o transporte de passageiros e bagagens entre Mattosinhos e S. João d'El Rey. (*Diario Official*, de 26 de maio de 1908.)
	1908 — 8 de junho . .	Aviso n. 12 — Approva o accôrdo de trafego mutuo, com o percurso reciproco, entre esta estrada e a Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado em 19 de abril do corrente anno. (*Diario Official* de 9 de junho de 1908.)
	1908 — 16 de julho. .	Decreto n. 7.033—Autoriza os estudos definitivos e construcção de uma linha ferrea entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, e de outra ligando, pela Oeste de Minas, os Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro. (*Diario Official* de 19 de julho de 1908.)
	1908 — 8 de agosto .	Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para os estudos e construcção das ligações e prolongamento desta estrada.
	1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 21 — Autoriza o prolongamento do ramal de Mattosinhos até á localidade denominada Aguas Santas, no municipio de Tiradentes. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1908.)
	1908 — 6 de outubro.	Aviso n. 26 — Concede o abatimento de 50 %, na tarifa respectiva, para o transporte de silica ou areia. desde que a quantidade corresponda a wagon completo e que o referido material seja acondicionado em saccos consistentes. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1908.)
	1908 — 27 de outubro	Aviso n. 29 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e as de Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brazil, para o transporte de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
	1909 — 6 de fevereiro.	Aviso — Autorizando a classificação por ella proposta, do leite fresco, gelo e retornos de qualquer natureza na 6ª classe da tarifa 3, em vigor na referida estrada, com 50 % de abatimento, quando despachados como mercadoria e com 30 %, quando como encommenda. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)
	1909 — 6 de fevereiro.	Aviso — Declarando que fica autorizada, de accôrdo com o que propoz o director desta estrada, em 27 de janeiro, a seguinte reducção, para kilos de peso, transportados pela referida estrada, no ramal de Mattosinhos : volume de 61 a 150 kilos — 500 réis,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Os volumes contendo a mesma especie de material, pertencentes ao mesmo destinatario e despachados uma só vez, pagarão pelo peso total, á razão de 5 réis, para cada 150 kilos. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)
	Oeste de Minas.	1909 — 13 de abril .	Aviso n. 10 — Approva a reducção na tarifa do papel impressão e de embrulho e na dos vidros ordinario sendo os mencionados artigos desclassificados da e 2ª classes, passando para a 3ª da tarifa n 3.
		1909 — 18 de março .	Decreto n. 7.362 — Autoriza a construcção da secção Alberto Isaacson a Bello Horizonte. (*Diario Official* de 25 de abril de 1909.)
		1909 — 24 de março .	Decreto n. 7.371 — Autoriza o contracto para a construcção da secção entre S. Vicente e Bom Jardim (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 13 de abril .	Portaria — Approvando as instrucções e tabella de preços para as cadernetas kilometricas adoptada na Oeste de Minas.
		1909 — 10 de maio .	Aviso n. 12 — Transfere a farinha de trigo e o ferro em barra da 6ª para a 5ª classe da tarifa n. 3, discriminando as distancias.
		1909 — 27 de maio .	Aviso n. 15 — Approva a proposta de ser o polvilho, em saccos, classificado na tarifa especial n. 5, sem os descontos de que gozam os artigos nellas classificados, ficando este artigo sujeito ao pagamento da taxa que enumera.
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.423 — Modifica a directriz da estrada de ferro projectada entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, a que se refere o decreto 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 30 de maio de 1909.)
		1909 — 9 de junho. .	Aviso n. 17 — Autorizando a tornar extensivas ás principaes estações desta estrada a providencia dos fretes a pagar para despachos em trafego, limitada até essa data ás mercadorias procedentes ou destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 9 de junho. .	Aviso n. 18 — Autoriza o abatimento de 40 % na respectiva tarifa para o farelo, tanto de trigo como de arroz, estabelecida a taxa de 200 réis por sacca de 30 kilos para o farelo de arroz, quando despachado para distancias superiores de 50 kilometros mantida para distancia inferior a esta a 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor.
		1909 — 14 de junho. .	Aviso n. 21 — Autoriza construir, na conformidade do decreto n. 7.362, de 18 de março de 1909, relativo á linha ferrea de Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz, o ramal da mesma linha ferrea, com destino á cidade do Pará. (*Diario Official* de 19 de junho de 1909.)
		1909 — 17 de julho. .	Aviso — Autorizando a reducção da tarifa de gado suino, lanigero e caprino. (*Diario Official* de 18 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.563 — Approvando os estudos definitivos do prolongamento entre Bom Jardim e Falcão, autoriza a conclusão do prolongamento entre Rio Claro e Angra dos Reis e dá outras providencias. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1909.)
		1909 — 4 de outubro .	Aviso n. 122 — Devolve á estrada os trechos de Barra Mansa a Angra dos Reis e de Barra Mansa a Cedro, incorporados á Central do Brazil. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Oeste de Minas	1909 — 26 de outubro.	Portaria — Fazendo extensivas aos complementos de trabalhos da linha de Barra Mansa a Angra dos Reis as condições geraes e especificações do prolongamento da Central do Brazil, approvadas por portaria de 25 de julho de 1905, sendo, porém, substituida a respectiva tabella de preços pela que baixa com esta nesta data.
	1909 — 30 e 31 de out.	Publicação, no *Diario Official* da tabella de preços para a linha de Barra Mansa a Angra dos Reis.
	1909 — 20 de dezembro	Aviso — Reduzindo a tarifa de 60 % para o caroço do algodão, folha de Flandres em cunhete, banhas nacionaes e carne em conserva. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1909.)
	1910 — 24 de janeiro .	Avisos ns. 1 e 2 — Autorizam a reducção da tarifa de transporte de encommendas do ramal de Mattosinhos e dos generos de primeira necessidade.
	1910 — 25 de janeiro .	Aviso n. 3 — Autoriza as reducções de tarifas propostas pela directoria, passando os transportes de carnes seccas ou salgadas a ser feitos pelos preços da 5ª classe da tarifa n. 3 ; pelos da 3ª classe os do calçado despachado por fabricas situadas na zona da estrada e respectivamente pelos das classes 6ª e 7ª, todas da mesma tarifa, os do sabão nacional commum e sebo.
	1910 — 17 de fevereiro	Decreto n. 7.867 — Approva os estudos definitivos das secções da Estrada de Ferro entre Bello Horizonte e o kilometro 48 da Goyaz, passando por Henrique Galvão e entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim, de que trata o decreto n. 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.069 — Approva a planta dos primeiros trechos da linha de Bello Horizonte a Henrique Galvão e declara de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias nella comprehendidos.
	1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.271 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (*Diario Official* de 9 de outubro e de 18 de novembro de 1910.)
	1910 — 9 de novembro	Aviso n. 30 — Approva o reconhecimento da linha que liga esta estrada a Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova e autoriza os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente.
	1910 —10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Central do Brazil, para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados ; para objectos, productos, animaes e machinas destinadas ás fazendas, modelo e campos praticos, custeados pelo Governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á Brigada Policial desse Estado, bem como de presos escoltados.
	1910 — 10 de novembro	Aviso n. 36 — Declara que expedio aviso aos directores desta estrada e da Central do Brazil, consolidando as concessões feitas, menos quanto á reducção de 15 % para todas as outras requisições feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Oeste de Minas.	1911 — 17 de maio . .	Decreto n. 8.726 — Approva os estudos de um ra que, partindo da linha de Sitio á S. João d'El-F na Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre as e ções de Ilhéos e Sitio, vá ter á cidade de Barbaco (*Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 14 de junho. .	Aviso n. — Recommenda ao director desta estr a fiel observancia do art. 36 da lei da receita n. 4 de 10 de dezembro de 1896, relativamente ao colhimento da renda dessa repartição. (*Diario Official* de 15 de junho de 1911.)
		1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.837 — Abre o credito de 1.000:000$ p as despezas com os prolongamentos e obras no desta estrada. (*Diario Official* de 28 de julho de 1911.)
		1911 — de 30 agosto .	Approvação e publicação da tabella de preços para serviço de tarefas. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
		1912 — 17 de janeiro.	Decreto n. 9.326 — Approva os estudos definitivos ramal de Abaeté, e bem assim o respectivo or mento na importancia de 1.327:674$538. (*Diario Official* de 20 de janeiro de 1912.)
		1912 — 21 de fevereiro	Decreto n. 9.381 — Abre o credito de 800:000$, p execução do prolongamento e obras já autoriza nesta estrada. (*Diario Official* de 27 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 20 de maio. .	Aviso n. 8 — No sentido de regularizar os serviços de estrada e os da respectiva linha fluvial, resolve se tornem effectivas as disposições constantes aviso n. 18, de 4 de outubro de 1904, com as guintes alterações : 1ª, que sejam mantidas as tarifas para o transporte passageiros que vigoravam na data da expedição quelle aviso ; 2ª, que as tarifas da navegação sejam substituidas p tarifas geraes da estrada, em vigor naquella da 3ª, que seja concedido ao café em grão um abatimento 40 %, e ao sal o de 20 % quando estes artigos tenh de percorrer ambas as linhas, a ferrea e a fluvi 4ª, que para os transportes exclusivamente fluv seja concedido um abatimento de 50 % sobre tarifas da estrada de ferro ; 5ª, que para os mesmos transportes da linha fluvial cobre uma taxa accessoria de 2$ por tonelada, p carga ou descarga, exceptuando-se apenas d taxa as tarifas n. 6 e especiaes ns. 2 e 6.
		1912 — 28 de maio . .	Aviso n. 9 — Autoriza organizar as bases do ed chamando concurrencia para construcção do ra de Abaeté, cujos estudos e orçamentos foram app vados pelo decreto n. 9.326, de 17 de janeiro corrente anno, tornando-se applicaveis a esta c currencia a tabella de preços desta estrada, ap vadas pela portaria de 30 de agosto de 1911.
		1912 — 17 de julho . .	Decreto n. 9.669 — Approva os estudos de um tr da linha de Cedro a Carrancas, comprehendido e o alto da serra de Mantiqueira e a margem dir do Rio Turvo Pequeno (*Diario Official* de 20 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.696—Approva os estudos de prolongam do ramal de Itapecerica a Formiga. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.795 — Proroga por 18 mezes o prazo fix na clausula V do contracto de 24 de janeiro

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		1911 para construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da de Goyaz. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1912.)
Oeste de Minas	1912 — 21 de outubro.	Aviso n. 15 — Autoriza contractar com Otto Raedler & Comp. a construcção das estações de Capetinga e Congonhal por 19:000$ cada uma, bem como duas casas para os respectivos agentes por 15:200$; e em Ribeirão Vermelho a construcção metallica de um abrigo para carros onde seja recolhido o material rodante encommendado este anno, por 66:000$000.
	1912 — 6 de novembro.	Decreto n. 9.858 — Autoriza o contracto de construcção do ramal de Abaeté. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1912. — Vide decreto 10.140, de 26 de março de 1913, no *Diario Official* de 28 de março do mesmo anno.)
	1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.971 — Autoriza o contracto de construcção do ramal de Itapecerica a Formiga. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1913.)
	1913 — 10 de março .	Aviso n. 2 — Autoriza esta estrada adquirir uma machina para esmerilhar parallelos de locomotivas, na importancia de £ 1.480-00. (*Diario Official*, de 12 de março de 1913.)
	1913 — 26 de março. .	Decreto n. 10.140 — Rectifica a primeira parte do decreto n. 9.958, de 6 novembro de 1812. (*Diario Official* de 28 de março de 1913.)
	1913 — 26 de abril . .	Aviso n. 8 — Concede o abatimento de 50 % nos fretes dos materiaes, ferramentas e do pessoal destinados á construcção do ramal de Abaeté, entre Sitio e o ponto que for indicado pela directoria da estrada. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	1913 — 6 de maio. . ,	Aviso n. 9 — Manda transferir da 3ª para a 2ª classe da mesma tarifa as madeiras nacionaes apparelhadas ou em obra, como portas, janellas, grades, cancellas, caixilhos, etc. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
	1913 — 17 de julho . .	Aviso n. 17 — Autoriza modificações na tarifa da linha fluvial, approvada pelo aviso n. 12, de 20 de maio de 1912, a saber: 1ª, alterar a condição 4ª daquelle aviso. de modo a não incidir o abatimento nella determinado sobre os artigos que já gosam desse favor, na linha ferrea, comprehendidos na providencia, agora adoptada, os cereaes que são transportados por tarifa especial já muito reduzida; 2ª, tornar extensiva aos despachos de encommendas e cereaes a excepção constante do final do n. 5, do aviso indicado. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
	1913 — 30 de agosto. .	Aviso n. 22 — Declara que não havendo a lei de orçamento do actual exercicio mantido as disposições constantes das leis ns. 2.551, de 31 de dezembro de 1910 e 2.544 de 4 de janeiro de 1912, não tem o Governo a necessaria autorização para chamar concurrentes para construcção dos trechos, ainda não concluidos da linha do Alto da Serra do Mar a Angra dos Reis, pois que o art. 72 da lei 2.738, de 4 de janeiro do corrente anno apenas autoriza fazer as necessarias operações de credito para construcção de linhas já autorizadas, pertencentes a estradas custeadas pela União, suas ligações, ramaes e prolongamentos. (*Diario Official* de 3 de setembro de 1913.)
	1913 — 11 de setembro	Aviso n. 23 — Autoriza o abatimento de 20 % no frete de madeira apparelhada, aplainada e expedida por

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			serraria a vapor estabelecida na zona servida p estrada, cujo transporte continuará a ser feito p 6ª classe da tarifa n. 3, comtanto que os despac correspondam a expedicções superiores a 10 to ladas. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
	Oeste de Minas	1913 — 30 de setembro	Aviso n. 25 — Autoriza esta estrada adquirir seis m chinas, sendo 3 Baldwin, typo Ten Wheel, da cla 10-19 D, para bitola 0,76 e preço $8.930 cada um 3 Consolidation para a mesma bitola e preço $8.9 (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
		1913 — 6 de novembro.	Aviso n. 27 — Estabelece bases para apurar-se a p cedencia do pedido feito por Antonio Dias L para que lhe seja paga a quantia de 24:322$185 generos que allega ter fornecido a diversos tai da Serra de Angra, de junho a setembro de 19 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)
			⁂
28	**Pan-Americana**	1910 — 31 de dezembro	Lei n. 2.394 — Approva a resolução concernente á trada de Ferro Pan-Americana, firmada no Ric Janeiro pe'a Terceira Conferencia Internacio Americana, em 23 de agosto de 1906. (*Diario Official* de 24 e 26 de janeiro de 19
			⁂
29	**Petrolina ao Piauhy**.	1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.408 — Declara caduca a concessão l pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 18 para a construcção da Estrada de Ferro de Pe lina no littoral ao Estado do Piauhy. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1910.)
			⁂
30	**Piquete a Itajubá**	1912 — 26 de junho. .	Decreto n. 9.638 — Approva os estudos definitivos d estrada, com extensão de 64.366m,46 e respec orçamento de 8.253:631$754. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 2.776 — Autoriza o Presidente da Repub abrir o credito especial de 31:303$541, afim indemnizar o engenheiro chefe da Commissão estudos desta estrada. (*Diario Official* de 22 de janeiro de 1913.)
		1913 — 24 de janeiro.	Portaria — Approvando as condições geraes e espe cações para construcção desta estrada, de que tr o art. 54 da lei 2.544, de 4 de janeiro de 1 revigorado pelo art. 92 da lei 2.738, de 4 de neiro de 1913. (*Diario Official* de 29 de janeiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.086 — Abre o credito extraordinari 70:000$, para os trabalhos preliminares cor nentes aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 9 de junho. .	Aviso n. Declarando que foi expedido aviso á Inspec Federal das Estrada referente as modificaçõe tabella de preços a que se refere o edital de con rencia para construcção desta estrada. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 5 de novembro	Decreto n. 2.821 — Autoriza o Poder Executivo ab credito extraordinario de 60:000$ para occorre despezas com os trabalhos preliminares concerne aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Piquete a Itajubá	1913 — 5 de novembro	Decreto n. 10.545 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 60:000$ para as despezas com os trabalhos preliminares concernentes aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 7 novembro de 1913.)
		* * *
Recife a Pedras de Fogo . . .	1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.613 — Approva os estudos e o orçamento de 6.789:845$001, da estrada de ferro do Recife a Pedras de Fogo, no Estado da Parahyba, na parte comprehendida entre Recife e Itambé, com a extensão de 130km,900. (*Diario Official* de 19 de dezembro de 1913.)
		* * *
Rêde Bahiana	1885 — 4 de julho. .	Decreto n. 9.455 — Approva, provisoriamente, as condições regulamentares e tarifas da Central da Bahia.
	1888 — 24 de fevereiro	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
	1894 — 21 de maio. .	Decreto n. 1.717 — Approva as novas tarifas e instrucções regulamentares da E. F. do S. Francisco.
	1897 — 3 de fevereiro	Portaria approvando as bases para alterações das tarifas em vigor e adopção da taxa movel na E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
	1897 — 26 de maio. .	Portaria approvando, provisoriamente, as alterações feitas nas tarifas e instrucções regulamentares desta estrada, approvadas pela portaria de 24 de fevereiro de 1888.
	1897 — 19 de julho .	Decreto n. 2.553 — Approva, definitivamente, as bases das tarifas desta estrada.
	1899 — 3 de janeiro.	Decreto n. 3.187 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na Central da Bahia.
	1900 — 23 de janeiro.	Decreto n. 3.565 — Contracta com o engenheiro Miguel de Teive e Argolo o arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco.
	1900 — 26 de janeiro.	Contracto de arrendamento desta estrada.
	1900 — 17 de fevereiro	Portaria approvando as alterações nas instrucções regulamentares, pauta e tarifas da estrada.
	1901 — 25 de junho .	Decreto n. 4.058 — Approva o contracta para arrendamento provisorio da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó, com os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austricliano Honorio de Carvalho.
	1901 — 27 de junho .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada e ramal.
	1901 — 12 de setembro	Aviso n. 10 — Approva as modificações no horario em vigor na E. F. S. Francisco, approvado por aviso n. 4, de 22 de julho de 1898.
	1901 — 30 de dezembro	Decreto n. 4.299 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da E. F. Central da Bahia.
	1902 — 8 de janeiro .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada.
	1902 — 22 de fevereiro	Aviso n. 4 — Modifica o horario dos trens em vigor na E. F. de S. Francisco.
	1902 — 28 de julho. .	Aviso n. 10 — Approva pauta e tarifas a vigorarem nesta estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana.	1902 — 21 de outubro	Aviso n. 47 — Autoriza o abatimento de 20 % fretes das tarifas 6, 7, 8 e 9, calculados sobre a b invariavel de 11 dinheiros por mil réis, em favor generos de exportação provenientes da zona sen neja, á distancia de quatro leguas do eixo da lin da estação de Tapéra para cima, na E. F. Cent da Bahia.
		1903 — 13 de março.	Aviso n. 1 — Classifica provisoriamente na tarifa cobre nacional preparado no interior do Esta mantendo-se para o cobre em chapas e vergalh a classificação actualmente em vigor na tarifa E. F. S. Francisco.
		1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Reduz de 30 % a tarifa de generos primeira necessidade transportados pela E. Central da Bahia.
		1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Regula o transporte de agua na E. F. S Francisco e reduz de 30 % a tarifa para gene de primeira necessidade.
		1904 — 19 de maio. .	Portaria approvando as instrucções para estudos d nitivos da Estrada de Ferro do Timbó, no Est da Bahia, á cidade de Propriá, no Estado Sergipe.
		1904 — 7 de julho. .	Aviso n. 7 — Resolve fazer cessar a reducção de tari para os generos de primeira necessidade, adopta pelo aviso n. 2, de 17 de março do corrente an na E. F. S. Francisco.
		1904 — 19 de agosto.	Aviso n. 4 — Altera a praxe seguida na interpreta do art. 117 das condições regulamentares E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.671 — Approva os estudos e orçamento E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.701 — Abre o credito de 200:000$ pa conclusão dos estudos desta estrada, até entron com a Central de Alagôas. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1907.)
		1908 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Approva o orçamento organizado pe arrendatarios da E. F. S. Francisco, para as d pezas de custeio no corrente exercicio, na imp tancia total de 1.533:604$560. (*Diario Official* de 9 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 30 de julho .	Decreto n. 7.049 — Abre ao Ministerio da Viação credito de 220:000$ para indemnização ao Est de Sergipe de igual quantia fornecida ao Gover Federal para despezas com os estudos da E. F. Tim a Propriá. (*Diario Official* de 2 de agosto de 1908.)
		1908 — 30 de setembro	Aviso n. 123 — Autoriza os arrendatarios estabelec uma parada no povoado de Carrapichel, na E. F. S Francisco.
		1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.171 — Autoriza a construcção da E. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1909.)
		1909 — 29 de janeiro.	Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novaç do contracto de arrendamento definitivo da Estra de Ferro S. Francisco e para o contracto de arre damento provisorio da Estrada de Ferro Bahia S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos q forem entregues ao trafego do prolongamento Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Central Bahia. (*Diario Official* de 23 de março de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Bahiana	1909 — 29 de janeiro.	Alterações nas instrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro do S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal de Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio de 1909.)
	1909 — 11 de junho.	Decreto n. 7.440 — Transfere para a razão social Austricliano de Carvalho & Comp. o contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 20 de junho de 1909.)
	1909 — 19 de agosto.	Decreto n. 7.509 — Transfere para a Companhia Viação Geral da Bahia o contracto de arrendamento das estradas de ferro federaes, de que trata o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de agosto de 1909.)
	1909 — 27 de agosto.	Publicação no *Diario Official* do contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá.
	1909 —	Aviso autorizando a substituição do fio de cobre pelo de ferro galvanizado na linha telegraphica desta estrada. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
	1910 — 23 de outubro.	Decreto n. 8.321 — Autoriza a revisão do contracto approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia.
	1910 — 5 de novembro	Aviso n. 24 — Autoriza as reducções de 25 % por transporte, em vagons completos, de kerozene e gado, este quando despachado em trens de lotação nunca inferior a 12 vagões, na Estrada de Ferro Central da Bahia.
	1911 — 29 de março.	Officio ao director desta repartição communicando que deixa de ser approvado o fornecimento do material rodante e approvando o orçamento para a reducção da bitola a um metro entre trilhos, linha telegraphica com apparelhos Morse e modificações de obras de arte com alterações e especificações que determina. Este officio determina ainda outras providencias e resoluções. (*Diario Official* de 1 de abril de 1911.)
	1911 — 31 de março.	Decreto n. 8.648 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo anno. (*Diario Official* de 4 e 5 de abril de 1911.)
	1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.707 — Abre o credito de 600:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
	1911 — 21 de junho .	Decreto n. 8.794 — Autoriza a emissão de titulos no valor de francos 60.000.000, de juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia Viação Geral da Bahia. (*Diario Official* de 23 de junho de 1911.)
	1911 — 23 de agosto.	Decreto n. 8.918 — Abre o credito de 400:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 25 de agosto de 1911.)
	1911 — 30 de agosto.	Decreto n. 8.939 — Concede autorização á *Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien* para funccionar na Republica. *Diario Official* de 2 de setembro de 1911.)
	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.005 — Approva o orçamento na importancia maxima de 4.623:728$332 das despezas relativas

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			a diversas obras a executar na Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1911.)
	Rêde Bahiana	1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.029 — Transfere para a *Compagnie Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien* o c tracto celebrado com a Companhia Viação Geral Bahia por decreto n. 8.648, de 31 de março de 19 (*Diario Official* de 17 e 20 de outubro de 191
		1911 — 14 de outubro.	Decreto n. 9.005 A — Approva o orçamento na imp tancia de 4.623:728$332 das despezas relativa substituição da via permanente da linha de A goinhas até ao rio S. Francisco. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.077 — Approva os estudos definitivos re rentes ao ramal de Timbó a Cipó, partindo da tação de Aporá, nesta estrada, na extensão de kilometros, bem assim o respectivo orçamento, 1.483:295$983. (*Diario Official* de 11 de novembro de 1911.)
		1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.103 — Proroga até 30 de novembro o pr a que se refere a clausula XLIII do contracto app vado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 19 (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
		1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.122 — Proroga até 31 de dezembro 1911 o prazo a que se refere o n. 51, da clausul do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.229 — Abre o credito de 200:000$ para estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.251 — Approva a nova tarifa e instrucç regulamenteres para toda a rêde. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1911 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.278 — Autoriza a acquisição da Estrada Ferro Bahia e Minas e subsequente incorporaçã esta rêde. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 30 de dezembro	Aviso n. 200 — Declara que sendo insufficientes planos e orçamentos apresentados para construc das officinas da rêde, de accôrdo com o contra deve a companhia apresentar, em substituição, p jectos e orçamentos para a restauração das offic de Periperi, melhoramentos nas de Amarary Central da Bahia, e bem assim dos depositos machinas em Calçada, Alagoinhas, Queimados, ranga e em duas estações da Central da Bahia. (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1912.)
		1911 — 31 de dezembro	Termo de accordo autorizando acquisição da E. F. B e Minas e subsequente incorporação a esta rêde. (*Diario Official* de 10 de janeiro de 1912.)
		1912 — 4 de janeiro.	Aviso n. — Autorizando que seja levado á conta capital a quantia de 23:500$ pela acquisição cinco caixas d'agua e um motor. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.366 — Abre o credito de 600:000$, par estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 29 de fevereiro	Decreto n. 9.408 — Approva a planta para modifica das obras d'arte da linha de Bahia a Alagoinha orçamento de 29:645$547. (*Diario Official* de 14 de março de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Bahiana	1912 — 6 de março .	Decreto n. 9.419 — Approva a planta para construcção da estação de Camassary e orçamento de 21:071$393. (*Diario Official* de 14 de março de 1912.)
	1912 — 13 de março .	Decreto n. 9.444 — Proroga até 31 do corrente mez o prazo a que se refere o n. 5 da clausula I do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
	1912 — 22 de março.	Aviso n. 29 — Autoriza a «Compagnie des Chémins de Fer Fédéreaux de l'Est Brésilien» desmontar o material rodante da Central da Bahia, que for considerado imprestavel, ficando o que for aproveitavel como sua propriedade para ser applicado no concerto do material rodante da companhia e dá outras providencias. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
	1912 — 22 de março.	Aviso n. 30 — Autoriza a acquisição de quatro gyradores para a linha de Alagoinhas ao S. Francisco. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
	1912 — 17 de abril. .	Decreto n. 9.522 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.005:925$527. (*Diario Official* de 19 de abril de 1912.)
	1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 53 — Autoriza a despeza de 29:917$066 para despezas de baldeação das mercadorias em Matta de S. João, durante os trabalhos de reducção da bitola entre Bahia e Alagoinhas, relativa a construcção de seis vagões para conducção de trilhos. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
	1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 56 — Approva os modelos e especificações para os carros dormitorios, restaurants e frigorificos para o serviço dos trens nocturnos entre Bahia e Alagoinhas. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
	1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.557 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 60 a 102,600 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e o orçamento do 1.897:396$557. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
	1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.560 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 40 a 60 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e orçamento de 806:188$718. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
	1912 — 15 de maio. .	Decreto n. 9.581 — Abre o credito de 600:000$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
	1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 65 — Autoriza a venda de 100 toneladas de trilhos usados, ao preço de 100$ cada tonelada. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
	1912 — 22 de maio. .	Decreto n. 9.590 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Machado Portella a Carinhanha, e orçamento de 2.468:286$754. (*Diario Official* de 28 de maio de 1912.)
	1912 — 29 de maio. .	Decreto n. 9.597 — Approva os estudos definitivos da linha de Villa Nova a Jacobina na extensão de 118.520 metros e orçamento de 6.511:133$977. (*Diario Official* de 1 de junho de 1912.)
	1912 — 13 de junho .	Decreto n. 9.615 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 100 da secção Gravatá — Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal, e o orçamento de 3.043:190$678. (*Diario Official* de 16 de junho de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.636 — Approva os estudos definitivos re ferentes aos kilometros 0 a 50 do ramal de Bandeir de Mello a Brotas, na Central da Bahia, e orçamento de 2.402:154$752. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.637 — Approva os estudos definitivos re ferentes ao 1º trecho de 50 kilometros da linha d ligação da E. F. S. Francisco com a E. F. Centra da Bahia e orçamento de 1.969:460$018. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1912 — 27 de junho. .	Aviso n. 83 — Approva os preços do material a que s refere a clausula VII § 3º do decreto n. 8.648, d 31 de março de 1911, referente ao contracto d arrendamento e construcção desta rêde. (*Diario Official* de 28 de junho de 1912.)
		1912 — 2 de julho. .	Aviso n. 88 — Autoriza a immediata encommenda d material rodante destinado á Central da Bahia e ra maes, reduzi la a bitola entre trilhos para um metro (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 2 de julho. .	Aviso n. 89 — Autoriza que seja pago á Companhi constructora o preço de 6$ por tonelada de materia metallico transportado em saveiro da Bahia á Ca choeira, devendo, porém, para a fixação definitiv do preço ser observado o que estabelece o contracto. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.655 — Approva os estudos definitivos re ferentes aos kilometros 50 a 100 da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.264:752$850. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho. .	Decreto n. 9.658 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, dos kilometros 50 a 100, e orçamento de 2.091:153$109. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho. .	Decreto n. 9.660 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 100 a 200 do prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, e orçamento de 4.718:170$789. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 13 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza a construcção de um desvio na estação de Malombé, ramal de Timbó, e approva projecto e orçamento de 4:003$482. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.718 — Approva os estudos definitivos do ramal de Campo Formozo na extensão de 9.740 metros e orçamento de 479:490$611. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.719 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 150, a partir de Arassuahy, na linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 3.024:089$859. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 16 de agosto .	Aviso n. 113 — Manda sustar a locação e fazer estudos da nova variante pela margem do Itapicurú, no trecho de Cajueiro a Sipó, do prolongamento da Timbó. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.754 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 68 e 100 a 200, a partir de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e os respectivos orçamentos de 776:858$755 e 4.657:931$196. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1912).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Bahiana	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.771 — Approva os estudos definitivos para construcção da linha, no ramal de Feira de Santa Anna, passando directamente por S. Gonçalo e orçamento de 383:403$036. (*Diario Official* de 22 de setembro de 1912.)
	1912 — 27 de setembro	Aviso n. 123 — Estabelece o modo de contagem dos prazos para entrega dos estudos das linhas desta rêde e da rêde Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
	1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.790 — Approva os estudos definitivos, referentes aos kilometros 200 a 385+500 da linha de Machado Portella a Carinhanha e o orçamento de 7.621:653$281. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
	1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.791 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 175+200, da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e o orçamento de 2.773:587$075. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
	1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.792 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 150 a 331+600, a partir de Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento na importancia de 9.504:541$664. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1912.)
	1912 — 8 de outubro .	Aviso n. 125 — Declara, para os fins convenientes, em additamento ao aviso n. 89, de 2 de julho do corrente anno, que approva o preço de 6$ por tonelada para o transporte de material metallico da Bahia a Cachoeira, correndo por conta da Companhia o trabalho de carga e descarga. (*Diario Official* de 9 de outubro de 1912.)
	1912 — 9 de outubro .	Decreto n. 9.815 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 200 a 231+177^{m},90, a partir de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e o orçamento de 1.332:885$525. *Diario Official* de 12 de outubro de 1912.)
	1912 — 31 de outubro.	Decreto n. 9.850 — Approva os estudos definitivos do trecho final de 107^{km},600 da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e o orçamento de 5.637:091$148. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1912.)
	1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.861 — Abre o credito de 740:000$ para conclusão dos estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1912.)
	1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.875 — Approva as reducções de fretes para certos artigos desta rêde. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1912.)
	1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.879 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 135 + 500 metros do ramal de Bandeira de Mello a Brotas, na Central da Bahia, e orçamento de 5.232:757$838. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1912.)
	1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.931 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 0 a 49,500 metros, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 4.884:465$134. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.946 — Proroga por 18 mezes o prazo marcado na clausula VI do contracto a que se refere o decreto n. 7.171, de 12 de novembro de 1908, para conclusão da construcção da E. F. Timbó e Propriá). (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 30 de dezembro	Aviso — Despacho ao requerimento em que Aust cliano de Carvalho & Comp., reclama o pagame de medições de trabalhos de construcção da Estra de Ferro de Timbó a Propriá, excedentes do pre de 38:500$ por kilometro: « As obras accrescidas, cujo pagamento se pec são de ordem a alterar profundamente o proje approvado pelo decreto n. 6.671, de 3 de outul de 1907, clausula I, n. 1. Nem a fiscalização podia acceitar ou mandar ef ctuar trabalhos de vulto sem prévio conhecimento autoridade competente, tanto mais quanto se ac expressamente determinado o preço maximo ki metrico na importancia de 38:500$000. Accresce ainda que o disposto na clausula VII contracto assegura ao Governo poder alterar os p jectos, não cabendo por isso ao contractante dire algum á indemnização. Deve ser, entretanto, apurada a importancia pagar de accôrdo com a clausula XV e relativa a augmentos do material rodante e edificios. Na parte relativa, porém, ao accrescimo de tr balhos e volume de material devidos ás alteraç introduzidas nos perfis e traçados devidamente a provados, não autorizo pagamento algum sem q o contractante demonstre positivamente a extens das obras effectuadas a maior pedindo pagamer fóra do contracto, que tem de ser respeitado p ambas as partes, tanto mais quanto se trata quantias avultadas reclamadas ao erario, contr riando abertamente disposições expressas do co tracto assignado. Devolva-se o presente processo Inspectoria Federal das Estradas para os devi fins devendo, dizer com urgencia se este Ministe autorizou a execução das obras não contempla no orçamento approvado.» (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 8 de janeiro .	Decreto n. 9.992 — Approva os estudos definitivos re rentes aos kilometros 385+500 metros a 562+ metros do prolongamento da Central da Bahia, Machado Portella a Carinhanha, e o orçamento 7.241:681$872. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1913.)
		1913 — 6 de fevereiro	Decreto n. 10.045 — Abre o credito de 500:000$ par prolongamento da E. de F. de Alagoinha a Joaze á cidade de Therezina. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 26 de fevereiro	Decreto n. 10.096 — Approva os estudos definitivos variante de Craunam, na linha da ligação das tradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia orçamento de 1.825:264$804. (*Diario Official* de 1 de março de 1913.)
		1913 — de 26 fevereiro	Decreto n. 10.097 — Incorpora a Estrada de Ferro C tro-Oeste da Bahia á esta rêde. (*Diario Official* de 1 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Decreto n. 10.123— Approva os estudos definitivos re tivos aos kilometros 175 + 200 metros a..... 297 + 627m,30, da linha Bom Jesus dos Meira Tremedal, e o orçamento de 7.763:746$310. (*Diario Official* de 14 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Officio n. 37 — Autorizando a companhia firmar c tracto com Almeida Castro & Comp. para o tr sporte de pedras e parallelipipedos na Estrada Ferro Bahia ao S. Francisco. (*Diario Official* de 15 de março de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Bahiana	1913 — 19 de março...	Aviso n. 16 — Autoriza proceder-se a estudos definitivos do trecho de Barra a Brotas; devendo a construcção do mesmo trecho ser iniciada logo que forem atacados os trabalhos do trecho comprehendido entre Bandeira de Mello e Brotas. (*Diario Official* de 20 de março de 1913.)
	1913 — 11 de abril....	Aviso n. 25 — Autoriza a construcção de dois curraes, um em Malombé, ramal do Timbó e outro em Barracão, na linha de Timbó a Propriá, devendo a despeza de 706$656 ser levada á conta do capital. (*Diario Official* de 15 de abril de 1913.)
	1913 — 18 de abril....	Portaria — Autoriza a companhia cobrar 20$ de supplemento por hora de serviço nocturno, comprehendido das 6 da tarde ás 6 da manhã, para trens especiaes, salvo ter sido o horario determinado por conveniencia do proprio serviço da estrada. (*Diario Official* de 26 de junho de 1913.)
	1913 — 9 de maio....	Aviso n. 51 — Autoriza a companhia emittir bilhetes especiaes de assignatura de ida e volta, intransferiveis, validos por um mez, destinados aos seus empregados residentes nos suburbios da capital, equivalente a 30 passagens de ida e volta e com 75 % de abatimento. (*Diario Official* de 20 de maio de 1913.)
	1913 — 15 de maio...	Decreto n. 10.223 — Approva os estudos definitivos do ramal de Morro do Chapéo, da linha de ligação das Estradas de Ferro S. Francisco e Central da Bahia e orçamento de 3.803:173$591. (*Diario Official* de 18 de maio de 1913.)
	1913 — 20 de maio...	Aviso n. 52 — Approva a tabella das taxas a cobrar pela descarga de mercadorias, por conta de particulares, na ponte de desembarque da estação da Calçada. (*Diario Official* de 21 de maio de 1913.)
	1913 — 30 de maio...	Aviso n. 54 — Autoriza a venda em hasta publica do material rodante imprestavel da Central da Bahia e dá outras provindencias. (*Diario Official* de 4 de junho de 1913.)
	1913 — 7 de junho..	Aviso n. 59 — Estabelece a taxa de 2$ por tonelada para as despezas de carga e descarga na ponte do trafego da estação de Calçada para o material destinado á construcção das linhas novas, com o abatimento de 75 % no caso do serviço ser feito pelo pessoal da construcção. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
	1913 — 13 de junho..	Aviso n. — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede pagamento dos estudos definitivos de Theophilo Ottoni a Tremedal, visto os estudos approvados terem sido effectuados por engenheiros e pessoal do Governo. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
	1913 — 24 de junho..	Aviso n. 72 — Autoriza a construcção de um muro de arrimo, destinado a amparar a casa n. 1 em Periperi, até o maximo de 600$953, que deve ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
	1913 — 25 de junho..	Decreto n. 10.296 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 49 + 500 a 140 + 629,60 da secção Theophilo Ottoni-Gravatá, da linha Theophilo Ottoni a Tremedal e o respectivo orçamento de..... 7.844:946$696. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
	1913 — 27 de junho..	Aviso n. — Indefere o requerimento em que a companhia pede seja instituido o tribunal arbitral,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			por não se conformar com o despacho proferido s bre o pedido de pagamento de contas relativas a estudos feitos em duas linhas a seu cargo. (*Diario Official* de 1 de julho de 1913.)
	Rêde Bahiana	1913 — 2 de julho...	Decreto n. 10.315 — Approva os estudos definitivos ref rentes aos kilometros 0 a 50 da secção Gravat Arassuahy da linha de Theophilo Ottoni a Tremed e orçamento de 4.057:841$563. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho....	Decreto n. 10.328 — Approva a tabella de preços com plementar á do contracto de construcção da Estrad de Ferro de Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 20 de julho de 1913.)
		1913 — 22 de julho...	Aviso n. 89 — Autoriza o contracto com Magalhães & C para o transporte sobre as linhas da Usina Pitang dos vagões que forem requisitados para expedição ou recepções de suas mercadorias. (*Diario Official* de 23 de julho de 1912.)
		1913 — 11 de agosto..	Aviso n. 98 — Autoriza a companhia enviar para Cara vellas, afim de servir na Estrada de Ferro de Bahi e Minas o material que relaciona e está sendo rece bido para a Central da Bahia, em virtude da auto rização dada em aviso n. 88, de 2 de julho de 191 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto..	Decreto n. 10.396 — Approva o orçamento supplementa para os trabalhos de reconstrucção da linha d S. Francisco, na importancia de 95:936$370. (*Diario Official* de 31 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto..	Decreto n. 10.399 — Approva os estudos definitivos d trecho comprehendido entre os kilometros 135,500 a 326,000, da linha de Bandeira de Mello a Brotas e bem assim o orçamento de 10.092:094$740. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
		1913 — 18 de agosto..	Aviso — Indeferindo o pedido de passagens gratuitas para os trabalhadores da companhia. (*Diario Official* de 20 agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto..	Aviso n. 116 — Divide em dois grupos, para os fins de estatistica, as estradas que fazem parte desta rêde. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto..	Aviso n. 117 — Torna extensivo ao material rodante destinado á Estrada de Ferro Central da Bahia o preço de 6$ por tonelada fixado pelo aviso n. 125, de 8 de outubro de 1912, para o material metallico a ser empregado na ligação das estradas de ferro São Francisco e Central da Bahia, sendo as despezas de carga e descarga exclusivamente por conta da companhia. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 23 de agosto..	Aviso n. 124 — Autoriza a companhia, sem prejuizo d seu serviço, ceder por emprestimo, á Companhia das Docas do Porto de Bahia, 1.500 trilhos e accessorios. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
		1913 — 26 de agosto..	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a Companhia pede autorização para realizar a reducção da bitola de todo o ramal de Feira de Santa Anna, inclusive o trecho entre os kilometros 19,680 e 28.447,m20 e approvação do orçamento correspondente á reducção do referido trecho, determinando que seja activada a construcção da passagem directa pela cidade de S. Gonçalo. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Bahiana	1913 — 1 de setembro.	Aviso n. — Indefere o requerimento pedindo o restabelecimento do serviço de trolys para passageiros, na Central da Bahia. (*Diario Official* de 4 de setembro de 1913.)
	1913 — 24 de setembro	Aviso n. 137 — Determina que nos casos de requisição pelos expeditores de vagões expeciaes para transportes de lanchas automoveis, etc. e quando não puder dispôr de outros carros que os de 20 toneladas, fica a companhia autorizada a cobrar pelo transporte alludido o frete proporcional á capacidade occupada e dá outras providencias. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1913.)
	1913 — 26 de setembro	Aviso n. 136—Autoriza a construcção de um abrigo para suinos e lanigeros, devendo a despeza apurada, até o maximo de 1:471$625 ser levada á conta do capital. (*Diario Official* de 27 de setembro de 1913.)
	1913 — 26 de setembro	Aviso n. 138 — Autoriza a construcção de uma parada com desvio, na Fazenda Riachão, entre as estações Salgado e Boquim, na Estrada de Ferro Timbó a Propriá, devendo a despeza maxima de 7:787$202 ser paga aos empreiteiros, como serviço extraordinario. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
	1913 — 27 de setembro	Aviso n. 140 — Resolve considerar pontos de parada as actuaes estações Candeal, Cruz do Medrado, Serra Grande, Santo Antonio, Pinheiro e Jacaré, na Central da Bahia, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
	1913 — 30 de setembro	Aviso n. 143 — Approva o projecto de contracto entre a companhia e a empreza constructora da Estrada I Ferro Timbó a Propriá, para regularização do transporte de materiaes, circulação dos trens e aluguel de material, na Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
	1913 — 14 de outubro	Aviso n. 150 — Autoriza a companhia destacar parte do material que está sendo recebido para a Central da Bahia, em virtude do aviso n. 88, de 2 de julho de 1912, e envial-o afim de servir na Estrada de Ferro Bahia e Minas, ficando, outrosim, autorizada a companhia importar material de modo a compensar o material destacado, que deverá estar na Bahia dentro de um anno. (*Diario Official* de 16 de outubro de 1913.)
	1913 — 14 de outubro	Portaria — Approvando quadro e tabella de vencimentos e salarios do pessoal das estradas em trafego e arrendadas a esta companhia. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913 e rectificação no de 5 do mesmo mez e anno.)
	1913 — 13 de novembro	Aviso n. 163 — Approva a multa de 9:400$ imposta aos empreiteiros da construcção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, por não terem concluido, no prazo fixado, a construcção do trecho entre Barracão e Aracajú. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1913.)
	1913 — 26 de novembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para ser incluida nas medições do mez de agosto a quantia de 2:970$910, de despezas de desapropriações. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
	1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.582 — Approva os projectos das obras de reparação no primeiro trecho (Ponta da Areia a Presidente Bueno) da Estrada de Ferro Bahia e Minas, comprehendido o accrescimo do material de tracção, e orçamento de 2.685:934$618. (*Diario Official* de 4 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESINAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1913 — 29 de novembro	Aviso n. 170 — Declara que pelo decreto n. 10.582, de 2 de novembro do corrente anno, foi approvado o projecto de reparação no primeiro trecho da Estrada de Ferro Bahia a Minas, e que o acerescimo do material é o discriminado no aviso n. 150, de 15 de outubro proximo findo, que modificou o de n. 98, de 11 de agosto ultimo. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 29 de novembro	Aviso n. 171 — Autoriza a construcção de um abrigo para automoveis, sendo a despeza até o maximo de 1:027$232 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 18 de dezembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para levar á conta de capital as despezas feitas com as festas de inauguração da linha de Aracajú, a qual deve correr por conta exclusiva da requerente. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1913.)
			⁂
33	**Rêde Ceará-Piauhy** (The South American Railway Construction Company, limited.)	1897 — 25 de setembro	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Sobral
		1897 — 28 de setembro	Decreto n. 429 — Contracta com o engenheiro João Thomé de Saboya e Silva e Vicente Saboya de Albuquerque o arrendamento desta estrada.
		1898 — 17 de março .	Decreto n. 2.836 — Contracta com o engenheiro Alfredo Novis o arrendamento da Estrada de Ferro Baturité.
		1898 — 12 de abril. .	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1898 — 14 de abril. .	Portaria, approvando as suas tarifas.
		1901 — 22 de abril. .	Decreto n. 4.000 — Approva as condições regulamentares e bases das tarifas da Estrada de Ferro de Sobral.
		1901 — 12 de agosto .	Aviso n. 8 — Approva o horario dos trens da Estrada de Ferro Baturité.
		1903 — 5 de agosto .	Portaria, dando instrucções para a construcção do prolongamento desta estrada.
		1903 — 17 de agosto .	Aviso n. 2 — Autoriza a reducção de 25 % na tarifa de farinha de mandioca e 10 % na de arroz, feijão, assucar, milho, farinha de trigo, xarque, carne de sol, peixe secco e sal.
		1905 — 4 de julho. .	Decreto n. 1.347 — Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Sobral, desde Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção a Amarração e dando outras providencias. (*Diario Official* de 6 de julho de 1905.)
		1906 — 15 de fevereiro	Portaria, approvando as instrucções para os estudos do prolongamento da estrada até a cidade de Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1906.)
		1906 — 6 de março .	Decreto n. 5.913 — Transfere o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité para a razão social Novis & Porto. (*Diario Official* de 14 de março de 1906.)
		1906 — 14 de novembro	Aviso n. 7 — Approva as reducções nas tarifas em vigor nesta estrada.
		1907 — 3 de julho. .	Aviso n. 5 — Autoriza o reconhecimento do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Central de Pernambuco, de accôrdo com o que foi estudado e proposto em 1892. (*Diario Official* de 4 de julho de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Ceará - Piauhy	1907 — 4 de julho .	Aviso n. 6 — Autoriza o reconhecimento de uma linha ferrea, que partindo de Quixeramobim, na Baturité, venha ligar-se ao prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 5 de julho de 1907.)
	1907 — 15 de julho .	Aviso n. 7 — Approva o novo horario para os trens de passageiros e mixtos da Estrada de Ferro de Baturité.
	1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.734 — Autoriza o contracto para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral a partir de Ipú até Cratheús. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
	1908 — 16 de janeiro.	Decreto n. 6.829 — Abre o credito de 30:000$ para occorrer ás despezas do exercicio de 1907 com o prolongamento desta estrada até Therezina. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1908.)
	1908 de 18 de janeiro.	Portaria revogando a de 6 de junho de 1904, na parte que altera o art. 6º, das condições regulamentares, que regem a commissão do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 22 de janeiro de 1908.)
	1908 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 8 — Declara que as despezas a fazer com o reconhecimento e estudos definitivos da linha ferrea de Quixeramobim a Cratheús, que irá ligar a Estrada de Ferro de Baturité á de Sobral, deve correr por conta da verba «Obras contra os effeitos da secca».
	1908 — 26 de março .	Aviso n. 35 — Autoriza a firma arrendataria da Estrada de Ferro de Baturité a adquirir, por conta do respectivo capital, o material rodante de que necessita e pelos preços do orçamento que apresenta, feitas algumas modificações. (*Diario Official* de 27 de março de 1908.)
	1908 — 27 de março .	Aviso n. 3 — Approva o orçamento, na importancia de 134:162$500, a ser despendido com a compra do material rodante a que allude a clausula II do accôrdo de novembro de 1907 e aviso n. 17, da mesma data, para o prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 28 de março de 1908.)
	1908 — 6 de agosto .	Decreto n. 7.060 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 14 kilometros e 600 metros, a contar de Ipú, do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1908.)
	1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.185 — Approva os estudos do prolongamento desta estrada, comprehendido entre a villa de Cratheús, no Estado do Ceará, e a cidade de Therezina, no Piauhy, na extensão de 323, 666 kilometros, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 12.574:378$820. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1908.)
	1908 — 26 de novembro	Decreto n. 7.197 — Approva, com modificações, o trecho de 46 kilometros e 200 metros, a contar do kilometro 14+600, do prolongamento da mesma estrada. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1908.)
	1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.427 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 58 kilometros e 900 metros do prolongamento até a villa Cratheús. (*Diario Official* de 4 de junho de 1909.)
	1909 — 30 de julho .	Aviso n. 4 — Autoriza o engenheiro-chefe do prolongamento a mandar proceder aos estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de accôrdo com o traçado que propoz no relatorio

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADA	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			apresentado em 10 de fevereiro do corrente anno bem assim de um ramal que partindo do ponto m conveniente, se dirija á cidade de Icó.
	Rêde Ceará-Piauhy	1909 — 26 de agosto .	Decreto n. 7.521 — Abre o credito de 250 contos réis para occorrer ás despezas do prolongamen desta estrada. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.633 — Concede autorização á «The Sou American Railway Construction Company, limite para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 6 de novembro de 1909.)
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.669 — Autoriza o contracto de arrend mento da Rêde Ceará-Piauhy e a construcção algumas das estradas de ferro que a constituem. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1909.)
		1910 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 7.842 A — Substitue as clausulas XXIX e X do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 190 (*Diario Official* de 20 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 4 de fevereiro.	Contracto com a «South American Railway Constr ctions Company, limited ».
		1910 — 27 de abril. .	Officio n. 53 — Acceita a revisão dos estudos da lin de Cratheús a Therezina, já approvados, de mo que os declives e as curvas fiquem de conformida com os limites estipulados no contracto feito c esta Companhia.
		1910 — 24 de maio .	Portaria — Approva as condições regulamentares e bases das tarifas para a Rêde Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 12 de junho de 1910.)
		1910 — 4 de junho. .	Portaria — Approvando as instrucções para o serviço fiscalização. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 26 de julho. .	Aviso n. 76 — Concede a prorogação de 40 dias p apresentação dos estudos da 1ª secção do prolon mento da E. F. de Sobral, sendo tal prorogação c cedida por já estar quasi esgotado o prazo a que refere o pedido feito em tempo.
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.307 — Approva os estudos definitivos respectivo orçamento do trecho de 51.700 metros prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, rêde de viação Cearense, entre as estações de Igu e Cedro. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 26 de outubro	Aviso n. 18 — Autoriza o engenheiro chefe da comm são fiscal da rêde Cearense mandar a «So American Railway Constructions Company» fazer reconhecimento e estudos na região de Jardim, p a construcção de um ramal.
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.352 — Approva os estudos e orçament diversos trechos de estradas de ferro da rêde de ção Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.628 — Proroga por 18 mezes o prazo c tractual para a conclusão das obras do trecho Ipú a Cratheús da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 2 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de maio . .	Decreto n. 8.711 — Autoriza a revisão do contracto 4 de fevereiro de 1910 com a «South American R way Constructions Company, limited,» na confor dade dos decretos ns. 7.669 e 7.842 A, de 18 de vembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910. (*Diario Official* de 17 de maio de 1911.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Ceará-Piauhy	1911 — 10 de julho . .	Decreto n. 8.825 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes necessarios, da rêde Cearense. (*Diario Official* de 16 de julho de 1911.)
	1911 —30 de novembro	Decreto n. 9.168 — Autoriza a emissão de titulos no valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000, do juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a *South American Railway Constructions Company*, (limited). (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1911.)
	1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.367 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 13 — Approva a tomada de contas desta rêde, relativa ao 1º semestre de 1911. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 13 de março .	Aviso n. 17 — Autoriza a Companhia importar o material correspondente ás necessidades das linhas em trafego, na importancia de 1.462:698$260, ouro. (*Diario Official* de 15 de março de 1912.)
	1912 — 18 de abril . .	Portaria — Approvando as bases das tarifas de transporte e mandando adoptar as instrucções regulamentares e as pautas a que se refere a portaria de 24 de maio de 1910. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
	1912 — 24 de abril . .	Aviso n. 58 — Autoriza a Companhia assentar um segundo fio telegraphico e installar os respectivos apparelhos entre as estações de Baturité e Miguel Calmon, devendo a despeza maxima de 26:367$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
	1912 — 2 de maio . .	Aviso n. 63 — Approva os typos de locomotivas — «10 Wheeled» e «Consolidation» a serem empregadas nas linhas desta rêde.
	1912 — 29 de maio . .	Decreto n. 9.598 — Revoga o decreto n. 8.352, de 8 de novembro de 1910, na parte que approva a estação de Porangaba, da Estrada de Ferro de Baturité, para ponto inicial da linha de Uruburetama, e approva a variante partindo da estação de Fortaleza, na extensão de 18.871 metros. (*Diario Official* de 1 de junho de 1912.)
	1912 — 15 de junho. .	Aviso n. 77 — Indefere o requerimento no qual é solicitado reconsideração do despacho lançado no requerimento de 14 de dezembro de 1911, em que a Companhia pede autorização para importar 25.000 toneladas de trilhos. (*Diario Official* de 18 de junho de 1912.)
	1912 — 10 de julho . .	Decreto n. 9.654 — Approva os estudos definitivos da variante de Itapipoca, da linha do Uruburetama, na extensão de 45.180 metros, e orçamento de 1.855:268$801. (*Diario Official* de 18 de julho de 1912.)
	1912 — 31 de julho. .	Aviso n. 107 — Approva os desenhos e especificações apresentados pela Companhia para fabricação dos carros restaurantes e dormitorios e autoriza a acquisição deste material. (*Diario Official* de 1 de agosto de 1912.)
	1912 — 20 de setembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a Companhia pede que, para o effeito de lhe ser paga a importancia dos estudos da variante de Itapipoca, da linha de Uruburetama, approvados pelo decreto n. 9.654, de 10 de julho de 1912, seja eliminada deste decreto a

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC	
		Datas	Ementas
			clausula declarativa de não se acharem taes estud comprehendidos na disposição constante da 2ª par do terceiro periodo da clausula XXX, do contrac autorizado pelo decreto. n. 8.711, de 10 de maio 1911, ou instituição de juizo arbitral para resolver assumpto. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1912.)
	Rêde Ceará - Piauhy	1912 — 23 de setembro	Aviso n. 122 — Recommenda que seja a Companhia i timada a entregar dentro de 10 dias os estudos e o çamentos, que está retendo em seu poder, de diver sos trechos de linhas, mas pertencentes ao Gover por já terem sido incluidos em folhas de mediçõ e contas, que serviram de base a pagamento já eff ctuado, sob pena de lhe serem cobradas as impo tancias correspondentes pagas por taes estudos. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1912.)
		1912 — 27 de setembro	Aviso n. 123 — Declara que para a apresentação de e tudos desta rêde, a data origem dos prazos deve s contada da data dos respectivos contractos. Entr tanto, estes só havendo entrado em effectivo vig após o registro pelo Tribunal de Contas, este fac deve ser considerado força maior na demora apresentação dos estudos. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.788 — Approva os estudos definitivos e o çamento de 4.305:653$516, referentes ao trecho 67 kilometros, da linha Giráo a Cratheús. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 9 de outubro .	Decreto n. 9.816 — Abre o credito de 300:000$ para estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official*, de 12 de outubro de 1912.)
		1912 — 11 de novembro	Aviso n. 96 — Expõe os motivos de preferencia dada villa de Irapipoca para ponto terminal da variant na linha de Uruburetama. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1912.)
		1912 — 12 de novembro	Portaria — Reduzindo a uma as duas commissões de e tudos das linhas das rêdes e dispensando o pess que compõe a primeira. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.930 — Approva os estudos definitivos re rentes aos kilometros 0 a 148, do ramal de Cam Maior a Amarração e orçamento de 4.759:181$65 (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)
		1912 — 28 de dezembro	Portaria — Modificando o art. 103 das condições regu mentares para o transporte por esta rêde, app vados pela portaria de 24 de maio de 1910. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.085 — Abre o credito extraordinario 300:000$ para estudos dos prolongamentos e rama (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 5 de março .	Decreto n. 10.113 — Approva os estudos definitivos ultimo trecho com 150 kilometros e mais 220 met da linha de Giráu a Cratheús e orçamento 8.782:564$779. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
		1913 — 5 de março .	Publicação no *Diario Official* da tabella de preços co postos e elementares, de accôrdo com o contra de 4 de fevereiro de 1910, para base do orçame dos trechos de estradas de ferro e approvado p decreto. n. 8.352, de 8 de novembro do mesmo ann
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.156 — Approva os estudos definiti referentes aos kilometros 148 a 304,468 do r

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			mal do Campo Maior a Amarração e orçamento de 4.846:222$391. (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)
	Rêde Ceará-Piauhy	1913 — 5 de abril . .	Aviso n. 16 — Explicando os motivos pelos quaes nenhuma indemnização é devida á «South American Railway» pelas despezas effectuadas com a impressão e sello das 64.000 apolices que emittiu. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 16 de abril .	Aviso n. 32 — Autoriza que seja incluido em folha de medição o material rodante na importancia de 930:100$260, ouro, de que trata a segunda parte do aviso n. 17, de 13 de março de 1912. (*Diario Official* de 19 de abril de 1913.)
		1913 — 12 de maio .	Aviso n. 49 — Autoriza a companhia empregar nas linhas em construcção dormentes de..... 0,m13 × 0,m18 × 1,m 80 e 0,m14 × 0,m17 × 1,m80, os primeiros a razão de 1.550 por kilometro, nas tangentes e curvas de raio maior de 250 metros, e os segundos a razão de 1.660 por kilometro, nas curvas de raio menor de 250 metros e dá outras providencias. (*Diario Official* de 15 de maio de 1913.)
		1913 — 20 de maio .	Aviso n. 53 — Autoriza o desconto de 29:292$, ouro, correspondente ao pagamento de 48 k,820, relativos á variante de Itapipoca, visto a «South American Railway» recusar-se a fazer entrega dos projectos, cujo custo se acha incluido na importancia de 2.550:000$, já paga. (*Diario Official* de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 16 de junho .	Aviso n. 70 — Approva a multa de 10:000$ applicada á «South American» pelo chefe do 3° Districto de Fiscalização, bem como os prazos marcados, de 4 mezes para reparos nas linhas ferreas, e de 6 mezes para acquisição do material rodante e regularização dos serviços do trafego. (*Diario Official* de 17 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho .	Aviso n. 74 — Autoriza o emprego de trilhos e accessorios importados para construcção dos prolongamentos na substituição do mesmo material das linhas em trafego, mediante condições que estabelece. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 2 de julho. .	Decreto n. 10.317 — Abre o credito extraordinario de 150:000$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de Viação Cearense. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 3 de julho. .	Aviso — Mantem inteiramente o despacho constante do aviso n. 53, de 20 de maio do corrente anno, sobre entrega de estudos da variante de Itapipoca e cuja reconsideração a Companhia pede. (*Diario Official* de 6 de julho de 1913.)
		1913 — 31 de julho .	Aviso n. 92 — Concede permissão a Boris Frère para construir um desvio entre os kilometros 111 e 112 da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 5 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto.	Aviso n. 101 — Em additamento ao aviso n. 32, de 16 de abril ultimo, declara que o material rodante autorizado a ser incluido em folha de medição só entrará em serviço á proporção que forem inaugurados os trechos integrantes de 328 kilometros de linhas a que é destinado, e deve ser distribuido por esses trechos segundo as necessidades do serviço em cada um. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Ceará-Piauhy	1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 102 — Autoriza a Companhia importar 43.500 kilos de superstructura metallica para a ponte da estaca 173 da linha de Iguatú a Macapá, no prolongamento da Baturité. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 108 — Autoriza a Companhia a importar 798 kilos de superstructuras metallicas destinadas ás pontes entre os kilometros 52,234 e 139,680 na linha do ramal de Uruburetama. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto.	Aviso n. 115 — Rectifica o aviso 49, de 12 de maio ultimo, no sentido de ficar permittido o emprego de dormentes de 0,^{m}13 × 0,^{m}18 × 1,^{m}80, ou..... 0,^{m}14 × 0,^{m}17 × 1,^{m}80, a razão de 1.550 por kilometro nas tangentes e curvas de raio maior de 250 metros e de 1.660 nas curvas de raio menor de 250 metros, contanto que sejam pagos sómente 1.400 dormentes por kilometro. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 23 de agosto.	Aviso n. 123 — Autoriza o estabelecimento de uma parada no kilometro 17 da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
		1913 — 7 de outubro.	Aviso n. 146—Declara que, de accordo com a Companhia, fica dilatado por mais um anno o prazo de que cogita a clausula XXX do contracto autorizado pelo decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1910, e autorizado o proseguimento dos mesmos estudos por commissão da Inspectoria Federal das Estradas. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1913.)
		1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.473 — Proroga até 31 de outubro do corrente anno o prazo para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro Sobral, de Ipú a Cratheús. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1913.)
		1913 — 29 de outubro	Aviso n. 159 — Tendo em vista os requerimentos da Companhia «South American Railway Construction, limited», de 18 de agosto, 8 de setembro e 7 de outubro do corrente anno, concernentes não só á utilização na Estrada de Ferro do Sobral, a titulo de emprestimo, de uma ou duas locomotivas e uns dez carros de gado, parte integrante do material adquirido por conta do Governo para o apparelhamento das linhas em construcção, como tambem a falta de officinas para reparação do material rodante; tendo em vista, outrosim, as informações que sobre o assumpto foram prestadas nos vossos officios ns. 1.213, 1.216 e 1.217, de 10, 1.221, de 11, 1.234, de 14, e 1.238 de 15 do corrente mez ; e Considerando que a referida Estrada de Ferro de Sobral já estava em trafego por occasião do contracto celebrado de accordo com o decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911, tendo sido o seu arrendamento transferido á requerente em virtude do termo de 4 de fevereiro de 1910, pelo qual a requerente ficou subrogada em todos os direitos e obrigações decorrentes do contracto do mesmo arrendamento; Considerando que, assim sendo, a Estrada de Ferro do Sobral não póde estar comprehendida entre aquellas para cujo completo estabelecimento deve ser fornecido, por conta do Governo, o necessario material ; Considerando que, deste modo, pretenda a requerente desconhecer as obrigações que lhe correm, em

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		virtude das clausulas X, XI e XIV do contracto de 16 de maio de 1911, de fazer á sua custa os serviços de conservação, renovação e accrescimo do material rodante, levando as despezas á conta de capital ou de custeio, de accordo com as clausulas IV e VI, para que o trafego se execute, constantemente, com cuidado, exactidão e presteza (clausula XIX); d'onde a obrigação tambem de estabelecer as officinas proprias para o reparo do material rodante das linhas em trafego; Occorrendo, porém, que o material de que se trata não tem de ser applicado desde já no serviço das linhas a que se destina, e urgindo providenciar de modo a que não soffram os interesses publicos que estão ligados á segurança e regularidade do trafego, descurado pela requerente, resolvo: *a*) autorizar que seja empregado neste trafego o material rodante adquirido pelo Governo para as linhas em construcção, devendo ser a importancia deste material descontada na primeira folha de medição; *b*) manter a multa de que trata o aviso n. 70, de 16 de junho do corrente anno; *c*) impôr a multa de dez contos de réis (10:000$000), de accordo com a clausula LII, por não ter a requerente augmentado o material rodante julgado por ella propria insufficiente, apezar de frequentes exigencias da fiscalização, contravindo assim ao disposto na clausula XI. (*Diario Official* de 30 de outubro de 1913.)
Rêde Ceará - Piauhy. . . .	1913 — 19 de novembro	Aviso n. 164 — Multa a Companhia arrendataria em 2:000$, por queimar abusivamente lenha em suas locomotivas. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1913.)
	1913 — 19 de novembro	Aviso n. 165 — Determina uma nova tomada de contas referente ao 2° semestre de 1912, e que a quota a recolher para integração do respectivo preço annual, essas e outras quantias, sejam exaradas por extenso, mencionando-se sempre se as quotas de arrendamento foram recolhidas, e em que datas, e glozando-se a differença encontrada na tomada de contas alludida. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1913.)
	1913 — 29 de novembro	Aviso n. 169 — Approva o novo horario de trens mixtos da Estrada de Ferro Sobral. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
	1913 — 29 de novembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a Companhia pede que seja estabelecida uma base para o fornecimento de material rodante necessario para corresponder á intensidade do trafego, tomando-se como média as proporções que enumera para cada especie de material. (*Diario Official* de 12 de dezembro de 1913.)
	1913 — 9 de dezembro	Aviso n. 173 — Autoriza a Companhia importar, para construcção da linha de Campo Maior a Amarração, 3.000 toneladas de trilhos e accessorios e 12 apparelhos de mudança de linha e o material rodante e de tracção que menciona. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1913.)
	1913 — 15 de dezembro	Aviso n. 176 — Autoriza a Companhia importar 234.865 toneladas de superstructuras metallicas destinadas a construcção de pontes na linha Iguatú-Macapá, entre os kilometros 32 e 72,100. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
	1913 — 20 de dezembro	Aviso n. 177 — Estabelece para os dormentes autorizados pelo aviso n. 115, de 21 de agosto do corrente

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Ceará-Piauhy		anno, os preços de 1$806, ouro, quando empregad nos trechos das linhas a que se referem os decret ns. 8.307 e 8.352, de 20 de outubro e de 8 de n vembro de 1910 e de 2$489, papel, quando empregad nas outras linhas que fazem objecto do contracto 16 de maio de 1911, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1913.)
			* * *
34	**Rêde Fluminense**	1881 — 25 de novembro	Decreto n. 7.918 — Approva as tarifas e condições regu lamentares para o transporte de passageiros e merc dorias entre a povoação de Desengano e a cidade d Rio Preto, na Estrada de Ferro União Valenciana
		1906 — 31 de outubro.	Aviso n. 307 — Approva o horario para os trens des estrada.
		1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.077—Constitue a Rêde de Viação Fluminens (*Diario Official* de 30 de outubro de 1910.)
		1910 — 19 de julho. .	Aviso n. 68 — Manda proceder aos estudos das ligaçõ da Linha Auxiliar a Vassouras, na Central do Bra zil, passando pela cidade de Vassouras, e a Estrad de Ferro Sapucahy, no ponto mais convenient entre Sant'Anna e Barra do Pirahy, bem como da linhas de ligação das Estradas de Ferro Valencian e Rio das Flôres, entre Valença e Tabôas e fina mente a ligação de Juiz de Fóra, passando por Lim Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente devendo ser immediatamente iniciada a construc ção das referidas linhas.
		1910 — 3 de setembro.	Aviso n. 69 — Communica ao ministro da Fazenda qu chegou a accordo com as directorias das Estrad de Ferro União Valenciana e Commercio a Rio da Flores, para acquisição pelo Governo Federal da E trada de Ferro Rio das Flores com 53 kilometros d extensão e mais 17 de linha preparada, entre a e tação do Commercio, da Central do Brazil e a d Parahybuna, pelo preço global de 530:000$ e pa a acquisição da Estrada de Ferro União Valenciana de Desengano, da Central do Brazil, a Rio Preto, n extensão de 63 kilometros, 368 metros, pelo pre de 10:000$ por kilometro. Pagamento em apolic de 5 %, papel.
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.764 — Abre o credito de 430:000$ par a construcção desta rêde. (*Diario Official* de 2 de junho de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.989 — Abre o credito de 1.500:000$ par os estudos e construcção desta rêde. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.249 — Abre o credito de 1.750:000$, pa os trabalhos de construcção desta rêde. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.538 — Abre o credito de 2.000:000$ pa occorrer ás despezas com os serviços nas divers linhas e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 26 de abril de 1913.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.935 — Autoriza a emissão de apolices n importancia de 50:000$, juros de 5 %, papel, pa acquisição da Ferro Carril Vassourense. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
			* * *
35	**Rêde Paraná-Santa Catharina**	1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.386 — Autoriza a Empreza União Indu trial dos Estados do Brazil a transferir á Comp nhia S. Paulo-Rio Grande a concessão relativa Estrada de Ferro Itararé a Cruz Alta.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.963 — Approva os estudos definitivos dos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, do rio Uruguay ao Porto da União e deste ultimo ponto a Itararé.
	1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.964 — Approva os estudos definitivos do ramal de Ijuhy, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta.
	1895 — 7 de março. .	Decreto n. 1.983 A — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro Itararé a Cruz Alta e ramaes, transferir á «Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens» a parte da sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo.
	1895 — 9 de março. .	Decreto n. 1.984 — Approva os estudos definitivos do ramal de Guarapuava, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta, com 150,300 kilometros de extensão.
	1895 — 14 de março .	Decreto n. 1.991 — Approva novas instrucções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias na Estrada de Ferro do Paraná.
	1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.133 — Approva definitivamente algumas alterações das Tarifas da Estrada de Ferro do Paraná, approvadas pelo decreto n. 1.991, de 14 de março.
	1898 — 25 de julho. .	Decreto n. 2.945 — Approva os estudos definitivos e orçamentos das variantes de Pitanguy ao Carambehy e de Entre Rios ao Virá, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
	1899 — 10 de abril. .	Aviso n. 102 — Autoriza reduzir a tarifa na parte referente a mobilias, na Estrada de Ferro do Paraná.
	1900 — 25 de junho. .	Decreto n. 3.691 — Fixa, provisoriamente, em 7.564:200$ o capital empregado no trecho comprehendido entre as estações de Pirahy e Antonio Rebouças, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
	1900 — 8 de outubro .	Decreto n. 3.792 — Approva as instrucções regulamentares e tarifas para a Estrada de Ferro Itararé ao rio Uruguay.
	1901 — 7 de março. .	Decreto n. 3.947 — Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
	1901 — 20 de novembro	Aviso n. — Fixa em 61,560 kilometros a extensão entre Rebouças e Rio Claro, de conformidade com a clausula XIV, do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901.
	1902 — 2 de junho . .	Decreto n. 4.418 — Supprime da concessão o ramal de Prudentopolis a Oitiveiros e transfere a respectiva garantia de juros para o ramal da cidade de São Francisco.
	1903 — 11 de junho. .	Decreto n. 4.881 — Approva uma modificação do traçado, na secção a que se refere o decreto n. 4.167, de 16 de setembro de 1901, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
	1903 — 28 de junho. .	Decreto n. 4.909 — Approva os estudos, na extensão de 35 kilometros, do novo traçado em revisão do approvado pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895, referente a esta estrada.
	1904 — 8 de março. .	Decreto n. 5.159 — Approva a revisão dos estudos, na extensão de 25 kilometros, até a villa de Jaguariahyva.
	1904 — 12 de março .	Aviso n. 209 — Autoriza o deposito de £ 34.375 para a construcção de 25 kilometros, de Pirahy a Jaguariahyva.
	1904 — 8 de novembro	Aviso n. 713 — Approva o horario para os trens mixtos entre as estações de Ponta Grossa e Porto da União.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1904 — 29 de novembro	Decreto n. 5.378 — Contracta com o engenheiro Carlo João Fröjd Westerman o arrendamento da Estrad de Ferro do Paraná.
		1905 — 12 de janeiro.	Aviso n. 12 — Declara mantidas, provisoriamente, as al terações de tarifas concernentes á herva-matte mandadas vigorar a titulo de experiencia pelo avis n. 240, de 9 de novembro de 1903, na Estrada d Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1905 — 30 de janeiro .	Aviso n. 32 — Autoriza a Companhia S. Paulo-Ri Grande levantar £ 50.000 por conta do deposit da linha de S. Francisco.
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.520 — Approva as plantas e o orçament da variante Brüdenthal da linha de S. Francisc na extensão de 9.800 metros, entre as estaca 2.709 + 10 e 3.248.
		1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.627 — Altera a classificação de varios artigo das tarifas em vigor na Estrada de Ferro do Paraná (*Diario Official* de 13 de dezembro de 1905.)
		1905 — 9 de setembro	Aviso n. 261 — Approva a planta e orçamento, n importancia de 11:226$446, para a construcção d uma ponte de oito metros de vão, no kilometr 53,800, da linha da Lapa ao Rio Negro.
		1905 — 10 de outubro	Decreto n. 5.720 — Approva os estudos definitivos d trecho entre Jaguariahyva e S. Pedro de Itararé, n extensão de 97,400 kilometros. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1905).
		1906 — 20 de março .	Aviso n. 2 — Approva a despeza de 9:064$239 effectuada pelo arrendatario da estrada com a reconstrucção da ponte sobre o rio Varzea, no kilometr 53,800 da linha da Lapa ao Rio Negro, correndo a despeza por conta do fundo de que trata o § 9º clausula XXVIII, do decreto n. 5.378, de 29 de n vembro de 1904.
		1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.977 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da Estrada d Ferro D. Thereza Christina e a construcção da obras de melhoramento do porto de Massiambú, n Estado de Santa Catharina. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1906).
		1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.194 — Fixa, provisoriamente, em 4.188:930 e 1.755:930$ os capitaes correspondentes aos trecho de Rebouças á margem direita do rio Iguassú, con 139,631 kilometros ; e de Pirahy a Jaguariahyva com 58,531 kilometros de extensão. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1906.)
		1906 — 19 de dezembro	Portaria, approvando o novo quadro e tabella de vencmentos do pessoal da E. F. S. Paulo-Rio Grand (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1906.)
		1907 — 17 de janeiro.	Aviso n. 4 — Autoriza a inclusão da herva-matte na Tarif da E. F. D. Thereza Christina para generos de exportação em geral (tarifas 6ª, classe 3ª), provisoriament e a titulo de experiencia, com o abatimento de 20 %
		1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.395 — Approva os estudos definitivos d trecho da linha Itararé, comprehendido entre Jaguariahyva e a Colonia Mineira, na extensão d 105,800m, reduzido o orçamento a 4.603:829$667
		1907 — 13 de junho. .	Decreto n. 6.523 — Declara que ficam substituidos o arts. 5º, § 2º, 11º, paragrapho unico, 29, 32, 53 64, § 3º ; 66, 120 e 127, § 2º das Instrucções Regulamentares e tarifas approvadas pelo decret n. 3.792, de 8 de outubro de 1900, para a E. de F S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 9 de julho de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1907 — 20 de junho. .	Decreto n. 6.533 — Fixa os prazos para conclusão dos trabalhos de construcção da linha União da Victoria ao rio Uruguay, S. Francisco ao rio Paraná e do ramal de Jaguariahyva ao valle do rio Paranapanema e proroga o prazo para apresentação dos estudos. (*Diario Official* de 11 de agosto 1907.)
	1907 — 6 de agosto. .	Aviso n. 270 — Declara que na adopção dos melhoramentos que a estrada de ferro S Paulo-Rio Grande pretende introduzir nos seus serviços, na fórma do seu contracto, as despezas devem correr por conta do capital de construcção e estabelecimento da estrada, e o que for despendido com indemnizações exclusivamente por conta da companhia. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1907.)
	1907 — 3 de outubro .	Aviso n. 330 — Approva as condições propostas por esta estrada para construcções de ramaes particulares. (*Diario Official* de 4 de outubro de 1907.)
	1907 — 7 de novembro	Decreto n. 6.716 — Approva o projecto, orçamento e local para a estação de S. Pedro de Itararé e a suppressão de duas estações entre Jaguariahyva e Itararé. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
	1907 — 13 de dezembro	Decreto n. 6.776 — Approva as plantas e orçamento para construcção de armazens de cargas nas estações de Antonio Rebouças, Roxoroiz, Dorison e Paulo de Frontin, devendo a despeza correspondente, na importancia total de 16:135$880, ser levada á conta do custeio. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	1908 — 8 de fevereiro	Aviso n. 47 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que, por despacho de 8 de janeiro do corrente anno, publicado no *Diario Official* de 11 do mesmo mez, ficou a companhia concessionaria desta estrada de ferro autorizada a depositar a importancia necessaria á construcção do trecho de Porto União ao rio Uruguay. (*Diario Official* de 12 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 14 — Approva o orçamento organizado pelo arrendatario da E. F. do Paraná, para as despezas do custeio no corrente exercicio, na importancia de 3.557:110$000. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 12 de fevereiro	Aviso n. 51 — Resolve que o prazo de seis mezes de que trata a clausula XII, do termo assignado em 7 de dezembro de 1907, autorizando o contracto dos materiaes necessarios á construcção da linha do Porto União ao rio Uruguay, seja contado, por equidade, a partir da data do mencionado termo. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 25 de abril. .	Aviso n. 135 — Defere o requerimento em que é solicitada a dispensa das exigencias constantes da clausula VI, do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, para os trabalhos de construcção da linha de União da Victoria ao rio Uruguay, visto que taes trabalhos estão sendo executados de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895.
	1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.059 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao rio Paraná a contar do kilometro 132 + 363 metros. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1908.)
	1908 — 26 de setembro	Aviso n. 119 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo da E. F. Paraná com a Estrada de Ferro Norte do

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Paraná, mediante modificações em algumas cl sulas e substituição de outras. (*Diario Official* de 17 de setembro de 1908.)
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1909 — 1 de junho. .	Portaria autorizando a E. F. S. Paulo-Rio Grande a vantar mais 2.000.000 sterlinos e a depositar-os *Société Générale*, nos termos das clausula XL XLIII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 19 (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
		1909 — 25 de setembro	Decreto n. 7.567 — Concede autorização á Companhia de F. Santa Catharina para funccionar na Republi (*Diario Official* de 3 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.575 — Proroga por mais dous anno prazo a que se refere a clausula IV do decr n. 6.533, de 20 de junho de 1907, de apresenta dos estudos definitivos do ramal Jaguariahyva valle do Parapanema. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso, approvando o accôrdo de trafego mutuo, pr sorio, entre esta estrada e a Sorocabana. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 11 de janeiro.	Aviso n. I — Approva as modificações das tarifas actu da E. F. D. Thereza Christina quanto a passag de 1ª e 2ª classes, cereaes, materiaes de construc e de instrumentos agricolas aratorios, a começar 1 de fevereiro de 1910.
		1910 — 20 de janeiro.	Decreto n. 7.828 — Concede autorização a Compan E. F. Santa Catharina para continuar a funccio na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1910.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.863 — Approva as clausulas do contra com a Companhia Estrada de Ferro Santa Cathar para a concessão da subvenção de 15:000$ por lometro, para a construcção da linha ferrea do p de Itajahy até o ponto mais conveniente das te devolutas, no sul das cabeceiras do rio Itajahy Oeste. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 29 de março.	Portaria approvando quadro e tabella de vencime do pessoal da linha de S. Francisco, da Estrada Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1910 — 31 de março .	Decreto n. 7.928 — Autoriza a revisão do contract construcção e a transferencia e reversão dos c tractos de arrendamento das estradas de ferr Paraná e D. Thereza Christina. (*Diario Official* de 26 e 27 de abril de 1910.)
		1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de formidade com o accôrdo de trafego mu suppram essas estradas umas ás outras, (Sor bana, Paraná e S. Paulo-Rio Grande) o mat neccessario para occorrer ao transporte de m dorias, que se acham accumuladas.
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.270 — Incorpora á rêde desta estra estrada de ferro que, de Assumpção, capital Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro p mais conveniente nas proximidades das Sete Que (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)
		1910 — 13 de outubro	Decreto n. 8.297 — Approva os estudos definitivos e o pectivo orçamento na importancia total 5.381:276$203, do trecho comprehendido ent barra do rio Negrinho, no kilometro 276 e a b do rio Negro, nos kilometros 347, 946, da linh S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1910.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.314 — Approva os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032$798, da ligação da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de São Francisco, desta Estrada, na cidade do Rio Negro. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1910.)
	1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.632 — Abre o credito de 746:403$44, supplementar á consignação—Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 31 de março de 1911.)
	1911 — 4 de maio . .	Decreto n. 8.701 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento para a modificação da linha em trafego da E. F. Paraná, entre Serrinha e o kilometro 124,445, passando pelo porto Amazonas. (*Diario Official* de 9 de maio de 1911.)
	1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara á E. F. S. Paulo-Rio Grande, que a Inspectoria Federal das Estradas está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo, os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.125 — Proroga por quatro mezes improrogaveis, o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego da E. F. Paraná. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1911.)
	1911 — 29 de novembro	Decreto n. 9.155 — Autoriza a incorporação da E. F. Santa Catharina á rêde ferro-viaria Paraná-Santa Catharina e dá outras providencias. (*Diario Official* de 9 e 30 de dezembro de 1911.)
	1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.225 — Proroga, por um anno, o prazo a que se refere a clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para esta companhia apresentar os estudos definitivos da linha do Porto da União á foz do Iguassú. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.250 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
	1912 — 10 de janeiro.	Aviso n. 3 — Approva a tomada de contas da E. F. São Paulo-Rio Grande, referente ao 1º semestre de 1911.
	1912 — 31 de janeiro.	Decreto n. 9.357 — Approva a planta das modificações a serem effectuadas nas officinas da E. de Ferro do Paraná, em Ponta Grossa e orçamento na importancia maxima de 126:117$263. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 10 — Autoriza a Companhia E. F. S. Paulo-Rio Grande installar na estação de Itararé uma balança de capacidade de 40 toneladas, na importancia de 6:286$521, sendo a metade levada á conta de custeio da linha de Itararé. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 12 — Approva a tomada de contas da E. F. D. Thereza Christina, relativa ao 1º semestre de 1911, devendo a contribuição por parte do Governo, correspondente a um terço do *deficit* verificado, obedecer á liquidação annual, como preceitua a alinea *a*

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			da clausula VII, do decreto. n. 7.928, de 1910, não por semestre como se praticou na presente. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1912.)
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1912 — 20 de março.	Decreto n. 9.450 — Approva o projecto para construc de um triangulo de reversão na estação de Morret da E. F. do Paraná, e orçamento de 10:992$644. (*Diario Official* de 30 de março de 1912.)
		1912 — 23 de março.	Aviso n. 32 — Declara que, em virtude da reclamaç feita pela Associação Commercial do Paraná cont a differencial que a E. F. do Paraná quer estab lecer para os fretes de Paranaguá e Antonina, eq parados pelo contracto, e contra a cobrança do i posto sobre fretes e passagens, incluindo a taxa depressão cambial e finalmente contra o modo s guido pela companhia para arredondar as fracçõ maiores ou menores de 40 réis de frete, fica esta I spectoria autorizada a entrar em accôrdo com a co panhia, no sentido de normalizar os pontos da rec mação, que só poderá ser attendida nos pontos q não contrariarem as disposições do contracto e d tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, co vindo ser o Ministerio ouvido, e sujeito a approvaç o que for combinado.
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.545 - Approva as plantas para construcç das estações e mais edificios de madeira da linha S. Francisco e respectivos orçamentos. (*Diario Official* de 2 de maio de 1912.)
		1912 — 21 de maio. .	Aviso n. 68 — Approva o typo de um deposito de m deira para duas locomotivas a ser construido n linha de S. Francisco e o orçamento de 20:302$49 (*Diario Official* de 23 de maio de 1912.)
		1912 — 28 de junho. .	Aviso n. 85 — Approva as bases do accôrdo firma entre o chefe do 12º Districto e a companhia Estra de Ferro S. Paulo-Rio Grande, no sentido de a ten ler, sem contrariar as disposições do contracto das tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, diversos pontos da reclamação feita pela Associaç Commercial desse Estado. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de julho . .	Aviso n. 92 — Approva o reconhecimento da variante 110 kilometros, entre os rios Tijucas e Paraty, n linha que liga a cidade de Porto Alegre ao ram de S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 7 de julho de 1912).
		1912 — 24 de julho .	Aviso n. 100 — Approva o orçamento da despeza custeio da E. F. do Paraná, concernente ao exe cicio de 1912, na importancia de 5.852:038$, cluida, porém, a verba de 2.500:000$ relativa quota de arrendamento, e reduzida a 12:000$ a lenha, ficando, pois, fixada em 3.226:038$, a imp portancia maxima a despender com o refer custeio. (*Diario Official* de 25 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de agosto. .	Aviso n. 28 — Remette ao Tribunal de Contas a exp sição de motivos com referencia ao contracto da corporação da E. F. Santa Catharina a esta rêde, que se refere o decreto n. 9.155, de 29 de novemb de 1911, e sobre a qual o Presidente proferiu de pacho determinando o registro do contracto sob s responsabilidade. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1912.)
		1912 — 9 de agosto. .	Aviso n. 110 — Autoriza a construcção de duas linh auxiliares na estação de Ponta Grossa, levando- a despeza maxima de 20:607$290 á conta de capita

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.720 — Approva as plantas para o prolongamento do desvio Ypiranga, da E. F. do Paraná e o orçamento de 12:276$921. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
	1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.723 — Approva as plantas para construcção de um triangulo de reversão na estação de Curityba e orçamento de 41:478$775. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
	1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.726 — Approva os projectos e respectivos orçamentos das estações e mais edificios a se reconstruir de alvenaria, na linha de S. Francisco. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
	1912 — 30 de agosto.	Despacho do Tribunal de Contas negando registro á revisão dos contractos celebrados com a companhia E. F. São Paulo Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 3 de setembro de 1912.)
	1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.752 — Approva a tabella complementar de preços de alvenaria a empregar na construcção de diversas linhas desta rêde. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1912.)
	1912 — 14 de setembro	Decreto n. 9.765 — Autoriza o Ministro da Fazenda a emittir titulos no valor de £ 2.400.000, ou frs. 60.480.000, ou marcos 49.200.000, ao juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia E. F. Santa Catharina. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1912.)
	1912 — 30 de setembro	Viso — Concede prorogação de prazo para reconstrucção da linha entre Serrinha e o kilometro 124 da E. F. do Paraná, pagando, porém, a companhia a multa prevista no contracto. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1912.)
	1912 — 31 de outubro	Aviso n. 130 — Approva o accôrdo firmado entre esta companhia e o governo do Paraná, para cobrança do imposto de 10 % sobre os transportes effectuados pela E. F. do Paraná, reservada ao Ministerio da Viação a competencia para autorizar e approvar qualquer alteração futura.
	1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.860 — Abre o credito extraordinario de 200:000$, para occorrer ás despezas com os estudos da E. F. Santa Catharina, no corrente exercicio. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1912.)
	1912 — 28 de novembro	Aviso n. 138 — Declara que a despeza com as obras de amparo do leito da linha, no trecho do rio do Peixe, deve ser feita por conta da construcção, visto não ter sido feito o recebimento do referido trecho. (*Diario Official* de 30 de novembro de 1912.)
	1912 — 30 de novembro	Aviso n. 140 — Autoriza a companhia construir, por conta do custeio, um desvio e um posto telegraphico, entre Jaguariahyva e Fabio Rego, até o maximo de 13:799$955. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1912.)
	1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.910 — Approva os estudos definitivos do trecho do ramal de Guarapuava, entre os kilometros 53 e 146 e respectivo orçamento de 6.201:290$959. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)
	1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.928 — Autoriza esta companhia ampliar os desvios existentes em Jaboticabal, Entre Rios, Vallinhos, Teixeira Soares, Fernandes Pinheiro e Iraty, bem como o armazem de mercadorias de Pirahy, devendo a despeza maxima de 53:449$634 ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.947 — Autoriza esta companhia adqui material rodante e de tracção, destinado á E. F. Paraná, cuja despeza, até o maximo de 5.620:0 deve ser levada á conta de capital, depois de de damente justificada e apurada. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 147 — Autoriza a companhia incluir nas con do custeio das estradas de ferro S. Paulo-R Grande e Paraná, em partes iguaes, a despeza m xima de 7:800$ feita com aluguel e illuminação casa occupada por seus escriptorios em Curity até que fique concluida a ampliação da estação mesma cidade.
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.967 — Concede a esta companhia auto zação para construir e explorar uma estação ma tima no porto de S. Francisco, em Santa Cathari (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.968 — Approva o projecto para rec strucção do tunnel do kilometro 123,430, da linha S. Francisco. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 30 de dezembro	Aviso n. 88 — Communica ao Ministerio da Fazen para que materiaes e em virtude de que contrac gosa esta companhia de isenção de direitos. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.012 — Abre o credito especial de..... 1.372:175$818, ouro, para pagamento das garant de juros das estradas de ferro Norte do Brazi S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.064 — Approva os estudos definitivos 1ª secção do ramal de Guarapuava. (*Diario Official* de 18 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.089 — Abre o credito extraordinario 250:000$ para os estudos dos prolongamentos e m maes da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 3 de março, .	Aviso n. 11 — Approva o projecto de cerca a ser co struida em 66,930 kilometros de linha da Estrada Ferro de Paraná e o orçamento de 133:860$000. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.155 — Modifica as clausulas I, n. 6 e LXX do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, e autorizou a revisão dos contractos celebrados c esta companhia, em virtude dos decretos ns. 7. c 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 13 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril . .	Aviso — Proroga por dous mezes o prazo para apres tação dos documentos referentes ás tomadas de c tas da Estrada de Ferro do Paraná e linha Itar Uruguay, devendo as contas dos semestres seguin serem liquidadas nos prazos estabelecidos pela p taria de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 8 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.158 — Approva os estudos definitivos e orçamento de modificações que devem ser effectuad no ramal de Morretes a Antonina. (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.159 — Approva os projectos para substituiç de trilhos e lastramento da linha de Paranaguá a Cu tyba e orçamentos de 2.049:339$663 e 648:645$10 (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 16 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para a Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 11 de maio e rectificação no de 4 de julho de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Aviso n. 31 — Autoriza construir novas carvoeiras em diversas estações da Estrada de Ferro de Paraná, sendo a despeza, até o maximo de 3:376$010 para cada uma, levada á conta de capital. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	1913 — 18 de abril . .	Aviso n. 34 — Approva o projecto para estabelecimento de novas balanças em diversas estações da Estrada de Ferro do Paraná e orçamento maximo de..... 17:102$418, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 19 de abril de 1913.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.193 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho de Serrinha a Curityba e orçamento de 4.468:716$679. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.196 — Proroga por mais tres mezes o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego entre Serrinha e o kilometro 124, da Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.205 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho em trafego entre Serrinha e Rio Negro e orçamento de..... 6 558:982$167. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.206 — Approva os estudos definitivos da linha de S. Francisco, entre União da Victoria e o rio Paraná, na extensão de 723,989 kilometros, e orçamento de 83.763:353$435. (*Diario Official* de 25 de maio de 1913.)
	1913 — 8 de maio . .	Aviso n. 44 — Autoriza a construcção de uma segunda linha telegraphica entre Curityba e Morretes, podendo utilizar para postes os trilhos imprestaveis retirados do trecho da Serra, sendo a despeza até o maximo de 25:200$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 21 de maio . .	Decreto n. 10.227 — Approva os estudos definitivos das modificações na linha de Curityba a Ponta Grossa, na Estrada de Ferro do Paraná, entre os kilometros 124 + 230 e Ponta Grossa. (*Diario Official* de 25 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.232 — Approva os projectos e orçamentos de diversas obras a executar na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.233 — Proroga até 20 de agosto de 1913 o prazo estipulado para apresentação das tarifas da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 3 de junho de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.235 — Approva os projectos e orçamentos para installação de varias caixas dagua na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.237 — Approva os projectos de modificação da linha em trafego entre Curityba e Roça Nova, da Estrada de Ferro do Paraná e o orçamento de 292:943$939. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 4 de junho. .	Decreto n. 10.251 — Approva o projecto para const ção de um triangulo de reversão e de tres li para desvio, em Banhado, Estrada de Ferro do raná e orçamento de 36:043$575. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 12 de junho. .	Decreto n. 10.271 — Approva os projectos para exec de melhoramentos do material rodante e de tra da Estrada de Ferro do Paraná e orçament 188:865$040. (*Diario Official* de 18 de junho de 1913.)
		1913 — 12 de junho. .	Aviso — Autoriza a companhia levantar £ 500 dos depositos que tem na Société Générale. (*Diario Official* de 13 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.275 — Proroga até 6 de novemb 1914 o prazo estipulado na clausula XI do de n. 7.928, de 31 de março de 1910 para conc das obras da linha de S. Francisco, entre Han Porto União da Victoria. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.277 — Proroga até 6 de novemb prazos estipulados nos ns. 4 e 6 da clausula X contracto autorizado pelo decreto n. 7.928, d de março de 1910. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.318 — Abre o credito extraordinari 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e maes da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.330 — Approva o projecto de um ed para a estação de Jaguarialhyva, da Estrada de S. Paulo-Rio Grande e orçamento de 53:220$11 (*Diario Official* de 13 de julho de 1913.)
		1913 — 16 de julho. .	Decreto n. 10.345 — Approva o projecto para con cção de um deposito de carros em Curityba, nado á Estrada de Ferro do Paraná, e orçam maximo de 133:648$853. (*Diario Official* de 22 de julho de 1913.)
		1913 — 6 de agosto. .	Decreto n. 10.375 — Approva os estudos definitiv trecho da Colonia Mineira ao ponto terminal d mal de Paranapanema, na Estrada de Fer S. Paulo-Rio Grande, e orçamento de 7.927:876$ (*Diario Official* de 12 de agosto de 1913.)
		1913 — 8 de agosto. .	Portaria — Resolve alterar o quadro do pessoal da de Itararé ao Rio Uruguay e respectivos venci tos, a que se refere a portaria de 9 de junho de (*Diario Official* de 15 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 100 — Proroga por nove mezes, até 1 de de 1914, o prazo estipulado para conclusão d dastro da linha Itararé-Uruguay. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 103 — Resolve approvar o orçamento d trata a clausula XIV do contracto autorizado decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 190 importancia total de 6.718:158$, correspondent despezas de custeio no corrente anno, da Es de Ferro do Paraná, deduzida a parcella de 69 relativa á diaria do pessoal. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 3 de setembro.	Aviso n. 130 — Autoriza a companhia ampliar e m car o edificio da parada do logar denominado T e approva o projecto e orçamento maxim 2:475$902, a ser lançada á conta de custeio. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1913.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 30 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede para providenciar sobre o pagamento dos juros a que se refere, visto ter terminado em 30 de junho ultimo o prazo para se effectuar o deposito requerido, sem que se tivesse realizado. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1913.)
	1913 — 4 de outubro .	Aviso n. 145 — Autoriza a venda de 28.000 metros de trilhos dos que forem retirados da Estrada de Ferro do Paraná, mediante o pagamento á vista de 100$ por tonelada, devendo a respectiva importancia ser recolhida á Delegacia Fiscal do Paraná, correndo quaesquer despezas de carregamento e transporte por conta do comprador. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1913.)
	1913 — 8 de outubro .	Decreto n. 10.472 — Approva o projecto das officinas da Estrada de Ferro do Paraná, a serem construidas em Curityba, e o orçamento de 3.338:873$400. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
	1913 — 14 de outubro.	Aviso n. 151 — Marca o prazo de 90 dias, sob pena de ser applicado o dispositivo da clausula XIV para a companhia apresentar novo projecto de estação que satisfaça o parecer do engenheiro-chefe do 12° Districto, visto o decreto n. 10.472, de 8 do corrente, ter approvado apenas os projectos e orçamentos para construcção das novas officinas em Curityba. (*Diario Official* de 16 de outubro de 1913.)
	1913 — 15 de outubro.	Decreto n. 10.497 — Approva os projectos e orçamentos de obras na importancia total de 615:068$387, a serem executadas na Estrada de Ferro do Paraná (*Diario Official* de 31 de outubro de 1913.)
	1913 — 22 de outubro.	Aviso n. 155 — Declara que, por decreto n. 10.497, de 15 do corrente, foram approvados os projectos de que trata o requerimento da companhia, excepto os das estações de Paranaguá e Antonina, cumprindo ser marcado o prazo de 90 dias para apresentação de um outro que satisfaça os requisitos apontados pelo engenheiro-chefe do 12° Districto. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1913.)
		* * *
Rêde Sul Mineira.	1892 — 30 de maio . .	Portaria — Approvando as tarifas e instrucções regulamentares da Estrada de Ferro de Muzambinho.
	1894 — 23 de fevereiro	Portaria — Autorizando a substituição do art. 5°, das instrucções regulamentares em vigor nesta estrada, pelo art. 11 das que se acham em vigor na Estrada de Ferro Central do Brazil.
	1894 — 14 de novembro	Decreto n. 1.893 — Approva tarifas em substituição das que estavam em vigor na estrada de ferro Minas e Rio. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1894.)
	1895 — 19 de fevereiro	Aviso n. 23 — Manda applicar aos productos, vasilhame, rolhas, rotulos e arame da Empreza de Aguas de Caxambú a tarifa especial n. 1, em vigor nesta estrada.
	1897 — 17 de maio . .	Decreto n. 2.513 — Altera o § 2° do art. 5° das condições regulamentares, sobre bilhetes de ida e volta.
	1902 — 28 de agosto .	Decreto n. 4.521 — Approva as clausulas para o arrendamento provisorio da estrada.
	1902 — 3 de setembro	Contracto entre o Governo Federal e o cidadão José de Oliveira Castro, para o arrendamento provisorio da estrada.
	1902 — 14 de novembro	Aviso n. 53 — Reduz a tarifa de transporte do café.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Sul Mineira.	1904 — 19 de agosto .	Aviso n. 7 — Resolve que se adopte no final do art. das condições regulamentares da estrada a me disposição adoptada nas da Estrada de Ferro C tral do Brazil.
		1904 — 26 de setembro	Aviso n. 11 — Altera o § 2º, art. 5º, das condições gulamentares, permittindo recarimbar o bilhet volta em qualquer estação, desde que esteja de do prazo.
		1904 — 27 de outubro.	Aviso n. 13 — Torna extensivas aos cafés destinad Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiaes e a mentos addicionaes existentes para os cafés pr dentes das estações das Estradas de Ferro Sapuc e Muzambinho e destinados á Capital Federal tambem concede aos cafés procedentes das esta da navegação do rio Sapucahy e destinados ao ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento addiciona 10 %, de que gosa o café procedente de *Areado* Estrada de Ferro Muzambinho e *Pouso-Alegre* e tras, na Estrada de Ferro Sapucahy.
		1905 — 30 de março .	Aviso n. 89 — Manda transportar gratuitamente fo gas « paraguayas » ou « cuyabanas » nesta estr
		1905 — 16 de setembro	Aviso n. 265 — Approva as modificações nos horario vigor na estrada de ferro Muzambinho.
		1906 — 28 de março .	Portaria — Modificando a tarifa telegraphica em nesta estrada, de 70 réis para 60 réis por pala quando o telegramma tiver de transitar dentro um mesmo Estado.
		1906 — 19 de maio . .	Aviso n. 131 — Approva novo horario para os tre ramal da Campanha. (*Diario Official* de 20 de maio de 1906.)
		1906 — 30 de junho. .	Aviso n. 5 — Approva o horario dos trens expres mixtos na Estrada de Ferro a Minas e Rio.
		1906 — 20 de agosto .	Aviso n. 6 — Modifica provisoriamente o art. 5º condições em vigor nesta estrada. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1906.)
		1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 279 — Autoriza alteração no horario d trada de ferro Muzambinho, de accôrdo com o rarios da Minas e Rio e Central do Brazil. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1907.)
		1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 280 — Autoriza a alteração no horario trada de ferro Minas e Rio, de accôrdo com os rios da Muzambinho e Central do Brazil.
		1907 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.690 — Autoriza a transferencia, ao E de Minas, da concessão de que trata o d n. 846. de 11 de outubro de 1890. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1907.)
		1908 — 30 de julho. .	Decreto n. 7.050 — Rescinde o contracto entre o Go Federal e José de Oliveira Castro para o arr mento provisorio da Estrada de Ferro Minas e (*Diario Official* de 5 de setembro de 1908.)
		1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.091 — Autoriza a incorporação da Es de Ferro Muzambinho a Minas e Rio. (*Diario Official* de 4 de setembro de 1908.)
		1908 — 12 de setembro	Decreto n. 7.110 — Abre o credito de 12.000:000$ pagamento do preço da acquisição e encam desta estrada e de que trata o decreto n. 7 de 27 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1908.)
		1908 — 18 de setembro	Aviso n. 121 — Declara que, em virtude do que p rou o ministro da Fazenda, a receita da Estra

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		Ferro Minas e Rio, conjuntamente com os impostos federaes e estadoaes, arrecadados estes e aquelles pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devem ser recolhidos diariamente ao Thesouro Federal e remettidos á Directoria de Contabilidade os respectivos balancetes mensaes.
Rêde Sul Mineira.	1908 — 24 de setembro	Portaria — Resolvendo approvar modificações nas tarifas e respectivas pautas actualmente em vigor nesta estrada. (*Diario Official* de 25 de setembro de 1908.)
	1909 — 26 de agosto .	Aviso n. 53 — Manda observar provisoriamente nesta estrada e na Muzambinho o regulamento da Central do Brazil.
	1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.642 — Abre o credito de 1.569:468$082 para occorrer ás despezas com esta estrada. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1909.)
	1909 — 4 de novembro	Exposição ao Presidente da Republica sobre esta estrada, pedindo a abertura do credito de..... 1.569:468$082 e fazendo o historico sobre a acquisição, arrendamento e rescisão do arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1909.)
	1909 — 2 de dezembro	Decreto n. 7.704 — Autoriza o contracto com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy para o arrendamento da rêde de viação sul mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes. (*Diario Official* de 28 e 30 de dezembro de 1909.)
	1910 — 7 de abril . .	Decreto n. 7.941 — Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazileiras, a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os effeitos do respectivo contracto.
	1910 — 8 de abril . .	Portaria — Determina que na fiscalização desta rêde sejam observadas as instrucções provisorias que a acompanham. (*Diario Official* de 13 de abril de 1910.)
	1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira e a Mogyana. (*Diario Official* de 25 de maio de 1910.)
	1910 — 6 de outubro .	Decreto n. 8.273 — Approva os estudos definitivos relativos ao trecho de Guaxupé a Monte Santo desta rêde, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento, reduzido a 2.831:895$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da Estrada de Ferro de Muzambinho. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	1911 — 5 de abril . .	Decreto n. 8.652 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, 4ª secção da linha de Monte Bello á Santa Rita de Cassia, desta rêde, na extensão de 54.300 metros. (*Diario Official* de 7 de abril de 1911.)
	1911 — 16 de agosto .	Decreto n. 8.908 — Approva os estudos do 1º trecho do ramal de Lavras, com a extensão de 86 kilometros. (*Diario Official* de 12 de março de 1913.)
	1911 — 20 de setembro	Aviso n. 151 — Declara que o engenheiro-chefe da Commissão Fiscal procedeu acertadamente incluindo no computo da renda bruta a porcentagem de 4 %, percebida pela companhia para a cobrança do imposto de transito, visto como, tratando-se de renda

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			eventual, necessariamente ella tem de ser apura é quanto aos juros e amortização do capital 10.000:000$, que a companhia foi obrigada a de sitar, que do preço de arrendamento annual vém deduzir, para ser paga á companhia, a im tancia do serviço de juros de 5 % ao anno, se que tal deducção deve corresponder aos juros parcellas que tiverem sido depositadas antes 1917, época em que ficará effectuado todo o posito. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1911.)
	Rêde Sul Mineira	1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.126 — Approva os estudos do ultimo tre do ramal de Lavras, na extensão do 6. metros. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de março .	Portaria — Approvando quadro e tabella de vencim tos do pessoal da linha de Carvalhos a Fazendin (*Diario Official* de 19 de março de 1912.)
		1912 — 19 de março .	Aviso n. 24 — Autoriza a Inspectoria Federal das Est das compellir a companhia a melhorar, dentro prazo de seis mezes, as suas officinas e bem as adquirir 15 locomotivas. (*Diario Official* de 21 de março de 1912.)
		1912 — 23 de março .	Aviso n. 33 — Manda revogar a circular n. 75, de de maio de 1911, do chefe da contabilidade de companhia, visto infringir condições regulamenta estabelecidas mediante approvação do Governo. (*Diario Official* de 24 de março de 1912.)
		1912 — 30 de março .	Aviso n. 36 — Altera o horario dos trens mixtos correm entre Tres Corações e Monte Bello, de m que o cruzamento dos mesmos se dê em Gaspar pes, ponto de entroncamento do ramal de Alfen (*Diario Official* de 31 de março de 1912.)
		1912 — 17 de abril . .	Decreto n. 9.523 — Approva os estudos definitivos ramal de Passos, na extensão de 125.968 metro 39 centimetros e o respectivo orçamento na imp tancia de 8.802:818$478. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.648 — Approva os estudos definitivos trecho de S. Sebastião do Paraiso a Santa Rita Cassia, na extensão de 51.514 metros, e o orçame de 2.623:183$660. (*Diario Official* de 12 de julho de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Aviso n. 91 — Esclarece duvidas ácerca do excesso sobre o capital de 10.000:000$, apresentam os or mentos dos prolongamentos e ramaes desta rê que não são procedentes, não sendo, pois, necessa nenhuma revisão do contracto, devendo notificar a companhia para que entre no regimen do rigor cumprimento das obrigações contractuaes. (*Diario Official* de 12 de julho de 1912.)
		1912 — 18 de julho. .	Aviso n. 97 — Approva provisoriamente o horario pa os trens de passageiros entre Guaranesia Guaxupé. (*Diario Official* de 19 de julho de 1912.)
		1912 — 12 de setembro	Aviso n. 119 — Manda que no computo da renda br sejam incluidas as commissões que a companhia p cebe pela arrecadação de impostos. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1912.)
		1912 — 14 de novembro	Aviso n. 134 — Resolve autorizar a companhia Mogyar a levantar a quantia necessaria para pagamentos contas apresentadas até 31 de março do corren

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		anno, por conta do deposito feito no Banco do Brazil, intimando-se a referida companhia a apresentar no prazo de 90 dias projecto e orçamento de officinas modernas de reparação e scientificando-lhe que, de ora em diante, só lhe será permittido retirar do deposito de 10.000:000$ feito no Banco do Brazil, quantias proporcionaes ás obras e acquisições de material effectivamente feitas. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1912.)
Rêde Sul Mineira.	1912 — 4 de dezembro	Aviso n. 141 — Declara que o prazo de 10 dias marcado para pagamento das quotas de arrendamento se conta do dia do encerramento dos trabalhos da junta de tomada de contas. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1912.)
	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.945 — Rectifica o decreto n. 8.187, de 1 de setembro de 1910, relativo ás duas primeiras secções da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
	1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 145 — Desclassifica o formicida da tarifa n. 8, subordinando-o ás taxas da tarifa n. 6, passando a pagar, em vez de 800 réis por tonelada kilometro, 300 réis.
	1912.....	Aviso n. 150 — Determina a demarcação de terrenos existentes junto a estação de Pouso Alto, para opportunamente se resolver sobre a applicação da parte excedente á effectivamente necessaria para construcção dos futuros desvios. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
	1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.063 — Modifica o traçado da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, no trecho comprehendido entre as estacas 2.650 + 5m,65 da 4ª secção e 8 + 5m,0 da 5ª secção. (*Diario Official* de 18 de fevereiro de 1913.)
	1913 — 28 de fevereiro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede reconsideração do despacho em que lhe foi negada subvenção de 15:000$ por kilometro para construcção de uma estrada de ferro colonial, entre Pontalete e Machadinho, por collidir o traçado com linha de zona privilegiada. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
	1913 — 12 de março .	Aviso n. 12 — Multa esta companhia em 10:000$ por nenhuma providencia haver tomado para, no prazo de seis mezes que lhe foi marcado em 21 de março de 1912, melhorar suas officinas de reparação, bem como adquirir 15 locomotivas. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
	1913 — 9 de abril. . .	Decreto n. 10.161 — Approva a planta para construcção de uma estação no kilometro 18 da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia e orçamento de..... 25:806$490 (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
	1913 — 10 de abril . .	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia Mogyana pede autorização para levantar do deposito de 10.000:000$ que tem no Banco do Brazil, a quantia de 2.423:284$093, differença entre o capital já levantado e o resultado da tomada de contas realizada em dezembro do anno passado, devendo aguardar o que for apurado na tomada de contas que ainda se está procedendo (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)
	1913 — 6 de maio . .	Aviso n. 43 — Declara que fica attendido o pedido da companhia Mogyana na parte que lhe é attribuida a obrigação de construir as officinas modernas de re-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			paração, e mantido o que ficou resalvado pela letra do aviso n. 134, de 14 de novembro de 1912, sobr pagamentos proporcionaes aos orçamentos dos es tudos approvados. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	Rêde Sul Mineira.	1913 — 21 de maio. .	Decreto n. 10.226 — Autoriza a alteração no trecho d Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, 4ª secçã da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (*Diario Official* de 24 de maio de 1913.)
		1913 — 7 de junho . .	Portaria — Resolve tornar extensivos, provisoriament ás linhas desta rêde, trafegadas pela companhi Mogyana, os regulamentos dos transportes e do tele grapho, a classificação geral das mercadorias e a bases das tarifas approvados pelo decreto n. 10.204 de 30 de abril de 1913. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho. .	Officio n. 86 — Autoriza a substituição do nome de Mont Bello de uma estação desta rêde, pelo de Tuyuty sendo dado aquelle nome á estação do povoad assim denominado. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 19 de julho. .	Aviso n. 87 — Approva o resultado da inspecção effe ctuada nas linhas desta rêde e fixa os prazos em qu a companhia deve executar as obras que especifica (*Diario Official* de 20 de julho de 1913.)
		1913 — 19 de agosto .	Aviso n. 110 — Autoriza a mudança do nome da estaçã de Carvalhaes, da linha de Monte Bello a Sant Rita de Cassia, para o de Vicente Carvalhaes. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 27 de agosto .	Decreto n. 10.414 — Proroga até 30 de novembro d corrente anno o prazo estipulado na clausula XXVI do contracto a que se refere o decreto n. 7.704, d 2 de dezembro de 1909, para a conclusão do prolon gamento de Monte Bello a S. Sebastião do Paraiso (*Diario Official* de 30 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de novembro	Decreto n. 10.560 — Autoriza a companhia Mogyan construir uma estação no kilometro 30 da 4ª secçã (Monte Bello a S. Sebastião do Paraiso) do prolon gamento da linha de Monte Bello a Santa Rita d Cassia e approva os respectivos projecto e orçament de 49:962$493. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1913.)
			* * *
37	**Rezende a Bocaina.**	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.378 — Transfere para o nome de Mano Lopes da Silva a concessão da Estrada de Ferro d Rezende a Arêas.
		1907 — 18 de julho. .	Aviso n. 245 — Suspende, provisoriamente, o pagament da quota de fiscalização. (*Diario Official* de 19 de julho de 1907.)
			* * *
38	**Rio Branco á fronteira com a Guyana Ingleza.**	1902 — 8 de fevereiro.	Decreto n. 4.340 — Concede ao engenheiro Pedro Lui Soares de Souzá uma via ferrea, partindo do pont onde acaba a franca navegação a vapor no rio Branc e dirigindo-se para o ponto mais conveniente d fronteira com a Guyana Ingleza.
		1904 — 27 de dezembro	Decreto n. 5.408 — Estabelece prazo para a apresentaçã dos estudos definitivos da estrada.
			* * *

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rio Claro (Paulista)	1888 — 4 de outubro .	Decreto n. 7.838 — Concede privilegio por 50 annos a Benedicto Antonio da Silva e aos engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de S. João do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, na Provincia de S. Paulo.
	1892 — 29 de janeiro .	Decreto n. 719 — Autoriza a transferencia da Estrada de Ferro do Rio Claro á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.
	1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
	1901 — 24 de junho. .	Decreto n. 4.057 — Fixa em £ 1.500.000 ou rèis..... 13.333:333$333, ouro, o capital da estrada e dá outras providencias.
	1902 — 31 de outubro.	Decreto n. 4.634 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1901, por conta do capital da Estrada de Ferro Rio Claro, que fica elevado á £ 1.516.236.
	1903 — 9 de julho . .	Decreto n. 4.861 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1902, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevada a £ 1.536.871.
	1904 — 16 de agosto .	Aviso n. 587 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
	1904 — 24 de novembro	Aviso n. 734 — Autoriza supprimir os trens mixtos que correm entre S. Carlos e Jaboticabal (MT I e MT 2) e a annexar um carro de passageiros aos trens de carga (CT 9 e CT 10) no trecho entre S. Carlos e Bebedouro.
	1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
	1905 — 28 de março .	Decreto n. 5.496—Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.602.376-2-11. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)
	1906 — 14 de setembro	Decreto n. 6.130 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1905, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a..... £ 1.606.528-2-11. (*Diario Official* de 15 de setembro de 1906.)
	1907 — 1 de maio . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, e as reducções já em vigor. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 10 de maio. .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, para o transporte de passageiros. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
	1907 — 18 de maio. .	Aviso n. 173 — Approva a suppressão da taxa movel applicada ás bagagens de passageiros, da tabella 1 A. (*Diario Official* de 21 de maio de 1907.)
	1907 — 2 de junho . .	Aviso n. 221 — Approva o horario a vigorar a 14 de julho do mesmo anno. (*Diario Official* de 3 de julho de 1907.)
	1907 — 10 de dezembro	Aviso n. 411 — Declara que o Ministerio fica sciente do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			«S. Paulo Railway» e determina que, em casos analogos, deve solicitar prévia autorização do Governo.
	Rio Claro (Paulista)	1908 — 15 de junho. .	Decreto n. 6.987 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes durante o anno de 1906, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.615.853-8-5. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1908.)
		1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.170 — Concede autorização á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, para construcção, uso e goso de um ramal ferreo que vá terminar na cidade de Baurú. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1908.)
		1909 — 6 de maio . .	Aviso — Communicando a esta repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barreto á do Piranga, conforme requereram as Companhias *S. Paulo Railway* e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 8 de julho . .	Decreto n. 7.453 — Approva as plantas e o orçamento do trecho de Pederneiras a Baurú, do ramal ferreo concedido á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, pelo decreto n. 7.170, de 12 de novembro de 1908. (*Diario Official* de 14 de julho de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.774 — Approva os estudos de rectificações da linha do Rio Claro entre a estação do mesmo nome e a de Morro Pellado. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910.)
		1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes à taxa de 16 dinheiros por 1$, e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão das fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
		1912 — 7 de março. .	Aviso n. 14 — Approva, provisoriamente, o horario dos trens de passageiros entre as estações de S. Carlos e Barreto. (*Diario Official* de 8 de março de 1912.)
		1912 — 24 de julho. .	Decreto n. 9.680 — Proroga até 30 de junho de 1913, o prazo para conclusão das obras de rectificação da linha do Rio Claro, entre a estação deste nome e a de Ityrapina (antiga Morro Pellado.) (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.727 — Approva as despezas feitas durante os annos de 1909 e 1910 nas linhas ferreas de concessão federal. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.916 — Approva as despezas feitas durante o anno de 1911 nas linhas ferreas de concessão federal. (*Diario Official* de 11 de dezembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 143 — Approva os horarios complementares para os trens P 4 e P 9, entre S. Carlos e Araraquara.
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e de telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias, para vigorarem nas linhas de concessão federal desta e de outras estradas. (*Diario Official* de 19 de junho de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rio Claro (Paulista)	1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.314 — Approva os estudos definitivos do trecho de 40 kilometros e 340 metros, da linha Rio Claro, entre as estações desse nome e a de Ityrapina, e o respectivo orçamento de 3.262:028$253 e revoga o decreto n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
	1913 — 13 de agosto .	Decreto n. 10.398 — Approva as despezas feitas durante o anno de 1912 nas linhas de concessão federal. (*Diario Official* de 2 de setembro de 1913.)
		* * *
Rio de Janeiro a Porto Alegre	1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.088 — Manda construir uma estrada de ferro do Rio de Janeiro a Porto Alegre. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1913.)
		* * *
Rio do Ouro	1893 — 5 de agosto. .	Portaria — Approvando as tarifas e condições regulamentares da estrada. .
	1900 — 10 de fevereiro	Portaria — Providenciando (art. 1°) para que a estrada continue a reger-se pelo regulamento da Estrada de Ferro de Paulo Affonso.
	1908 — 18 de agosto .	Aviso n. 102 — Autoriza o inspector geral de Obras Publicas promover o estabelecimento do trafego mutuo entre esta estrada e a Central do Brazil.
	1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 394 — Approva as tarifas desta estrada.
	1911 — 15 de agosto .	Aviso n. 295 — Autoriza estabelecer entre a Central do Brazil e a Repartição de Aguas, Exgottos e Obras Publicas, o accôrdo necessario, afim de que as mercadorias provenientes da zona da Rio do Ouro sejam conduzidas até Alfredo Maia, da linha Auxiliar. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1911.)
	1912 — 9 de agosto. .	Aviso n. 59 — Estabelece novas taxas para o transporte de lenha e carvão vegetal, que passarão a pagar 100 réis por tonelada-kilometro até 500 kilogrammas e 80 réis excedendo a 500 kilogrammas. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1912.)
	1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.065—Abre o credito de 200:000$ para acquisição de material fixo e rodante para esta estrada. (*Diario Official* de 19 de fevereiro de 1913.)
		* * *
Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway).	1896 — 3 de setembro.	Decreto n. 2.338 — Approva os estudos definitivos para a duplicação da linha e fixa em £ 2.900.000 o capital a despender com essa duplicação.
	1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
»	1900 — 20 de dezembro	Decreto n. 3.865 — Adopta no regulamento approvado pelo decreto n. 9.928, de 11 de abril de 1888, para o serviço telegraphico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, todo o capitulo 22, do titulo 3°, do regulamento que baixou com o decreto n. 1.663, de 30 de janeiro de 1894.
»	1901 — 3 de junho . .	Decreto n. 4.034 — Autoriza a «S. Paulo Railway Company, Limited», incorporar ao respectivo capital a quantia de £ 952.520-3-0, excesso de despeza com a duplicação da linha de Santos a Jundiahy.
»	1901 — 17 de junho. .	Aviso n. 124 — Approva as bases para tarifas.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway)	1904 — 13 de agosto .	Aviso n. 580 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Autoriza as Companhias «S. Paulo Railway», Paulista e Mogyana alterarem os respectivos Regulamentos do Telegrapho, do seguinte modo : A' classe 6ª, do art. 2º, do Regulamento do Telegrapho accrescentem-se as palavras «urgente e ordinario», ficando assim redigida : 6ª Telegramma particular urgente e ordinario. Ao art. 10 do mesmo regulamento, accrescente-se o seguinte paragrapho : «Os telegrammas apresentados como urgentes terão esta declaração assignada pelo signatario do telegramma, serão transmittidos de preferencia aos ordinarios de igual categoria e pagarão taxa dupla.»
		1906 — 23 de abril . .	Aviso n. 100 — Acceita a nova applicação, a partir de 1 de maio em diante, da tabella 2 A, das tarifas, do seguinte modo : Até 200 kilometros, 200 réis por tonelada-kilometro; de 201 a 300 kilometros, 180 réis por tonelada-kilometro ; de 301 em deante, 140 réis por tonelada-kilometro. (*Diario Official* de 24 de abril de 1906.)
		1906 — 4 de maio. . .	Aviso n. 114 — Acceita a resolução adoptada para a tarifa de transporte de passageiros em sua linha e que é a seguinte : 1ª classe, 65 réis por kilometro e 2ª classe, 32,5 réis por kilometro. (*Diario Official* de 5 de maio de 1906.)
		1906 — 27 de novembro	Aviso n. 359 — Reduz a tarifa do café pelo seguinte modo : Para o café beneficiado da tabella 3 — 160 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em casquinha da tabella 3 A — 140 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em cereja ou em côco da tabella 3 B — 128 réis por tonelada e por kilometro. Esta alteração deverá vigorar de 1 de dezembro do corrente anno a 30 de junho de 1907, desde que a taxa cambial sobre Londres se mantenha acima de 12 dinheiros, sendo que, no caso contrario, e depois daquella data, terá a estrada de executar a tarifa de que trata o aviso n. 124, de 17 de junho de 1901, salvo o accôrdo posterior. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1906.)
		1907 — 1 de abril. . .	Aviso n. 116 — Approva o abatimento de 12,5 %, ou seja a adopção da base de 146 réis por tonelada e por kilometro, para o café da tabella 3 ; de 123 réis para o café em casquinha, da tabella 3 A, e de 112 réis para o café em cereja ou em côco, da tabella 3 B.
		1907 — 11 de maio . .	Portaria — Approva a nova tarifa differencial para a tabella 1 A. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
		1907 — 18 de dezembro	Aviso n. 420 — A titulo de experiencia, autoriza modificar as tarifas para o transporte de gado vaccum. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1907.)
		1908 — 3 de fevereiro.	Aviso n. 37 — Declara que fica approvada a nova tabella de passagens para o serviço suburbano, entre as estações desde S. Bernardo até Pirituba.
		1908 — 8 de abril. . .	Aviso n. 123 — Declara, para os fins convenientes, que, de accôrdo com o parecer, fica approvada a suppressão dos dizeres «Não se permittem meias passagens» do art. 6º, do regulamento vigente desta estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway.)	1909 — 6 de maio. . .	Aviso — Communicando á esta repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á do Piranga, conforme requereram as companhias *São Paulo Railway* e Paulista de vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio do 1909.)
		1909 — 21 de setembro	Aviso n. 256 — Approvando a tarifa, com a reducção proposta, de transporte de café, proporcional ás distancias até S. Paulo, recebido o producto em trafego mutuo na estação final. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1909.)
		1910 — 27 de abril . .	Aviso n. — Approva a nova tarifa para o transporte de café entre as estações de Jundiahy e Santos. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
		1910 — 17 de maio . .	Aviso n. — Approva a reducção seguinte na tarifa de passageiros : *Passagens de 1ª classe* — De S. Paulo ao Braz, ao preço especial e reduzido de 5$000 ; de Santos e vice-versa, idem, idem. *Passagens de 2ª classe* — Reduzida a base actual de 33,5 réis para 30 réis, por kilometro.
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das Companhias Paulista, Mogyana, Sorocabana e S. Paulo Railway. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 30 de junho. .	Aviso — Autoriza esta companhia reduzir de 185 para 160 réis a base da tarifa de café a que se refere o aviso n. 114, de 4 de agosto de 1911, bem como estender o abatimento de 20 % a que se refere o aviso n. 172, de 14 de outubro desse mesmo anno, aos cafés que fizerem em outras linhas cursos inferiores a 251 kilometros, não podendo, porém, o frete calculado para uma estação situada a menor distancia ser superior ao de uma outra situada a maior distancia. (*Diario Official* de 2 de julho de 1913.)
		1913 — 21 de agosto .	Aviso n. 118 — Mantém a intimação feita a esta companhia para entrega ao juizo arbitral da questão referente á tomada de contas da receita do trafego e despezas de custeio, para o fim de serem reduzidas as tarifas, como está previsto no contracto celebrado em virtude do decreto n. 1.759, de 26 de abril de 1856. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
			* * *
43	**S. Luiz de Caceres ao Guaporé**	1911 — 6 de dezembro.	Decreto n. 9.178 — Abre o credito de 50:000$ para os estudos de uma linha ferrea de S. Luiz de Caceres ao ponto mais francamente navegavel do rio Guaporé, em Matto Grosso. (*Diario Official* de 12 de dezembro de 1911.)
			* * *
44	**S. Luiz a Caxias**	1905 — 3 de janeiro .	Lei n. 1.329 — Autoriza o Governo promover a construcção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz, no Estado do Maranhão.
		1905 — 30 de outubro.	Portaria — Approvando as instrucções para estudos definitivos. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1905.)
		1906 — 6 de março. .	Decreto n. 5.914 — Abre o credito especial de 180:000$ para o proseguimento dos estudos da estrada. (*Diario Official* de 10 de março de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	S. Luiz a Caxias	1906 — 5 de maio . .	Portaria — Alterando o quadro do pessoal constante do art. 9º das instrucções approvadas por portaria de 30 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.379 — Abre o credito de 40:000$ para occorrer ás despezas com a conclusão dos estudos. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 16 de setembro	Decreto n. 6.643 — Abre o credito de 150:000$ para ser applicado ás despezas de estudos e construcção da estrada. (*Diario Official* de 19 de setembro de 1907)
		1907 — 3 de outubro .	Decreto n. 6.670 — Approva os estudos e orçamento da estrada, correspondente ao traçado que passa por Bom Successo, inclusive o ramal de Itaquy, na extensão total de 398.726 metros e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 17.216:847$830. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.073 — Autoriza o contracto da construcção desta estrada e do ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.222 — Abre o credito de 150:000$ para occorrer ás despezas de estudos e construcção desta estrada.
		1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.425 — Transfere para a razão social Ibirocahy & Comp. o contracto de construcção desta estrada. (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
		1910 — 27 de janeiro .	Decreto n. 7.837 — Substitue diversas clausulas do decreto n. 7.073, de 20 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 30 de janeiro de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.353 — Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995$344, dos trechos de Rosario a Itapicurú, na extensão de 57.200 metros, e de Caxias a Codó, na extensão de 85.080 metros, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.)
		1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.709 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos definitivos de uma estrada de ferro que, partindo de Coroatá, nesta estrada, vá ter a uma localidade á margem do Tocantins, no Maranhão. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.027 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto, para a construcção e declara extensivas a esta estrada as condições geraes e especificação da rêde de viação geral da Bahia. (*Diario Official* de 21 de outubro e de 23 e 25 de novembro de 1911.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.303 — Transfere á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908 para a construcção da estrada de ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1912.)
		1912 — 23 de Janeiro.	Termo do accôrdo transferindo á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908, para construcção da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy, conjuntamente com a caução de 50:000$000. (*Diario Official* de 30 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de abril . .	Aviso n. 46 — Autoriza a Companhia S. Luiz a Caxias fornecer á Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy dois gyradores, seis caixas d'agua, de

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			30 mil litros com os respectivos accessorios, seis bombas aspirantes calcantes e mais o encanamento necessario. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
	S. Luiz a Caxias	1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.697 — Approva os estudos definitivos dos trechos de Itapicurú a Cachimbos, Cachimbos a Coroatá e Coroatá a Codó e os respectivos orçamentos de 3.131:189$804, 4.230:139$651 e 5.132:435$588. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.753 — Proroga até 24 de novembro de 1914 o prazo fixado para a conclusão da construcção desta estrada. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.009 — Approva os estudos definitivos do trecho de S. Luiz a Rosario, com a extensão 70 km. 145.86, desta estrada e o orçamento de..... 10.693:712$420. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.273 — Proroga até 30 de novembro de 1913 o prazo para a conclusão do trecho de Rosario a Itapicurú mais 57 kilometros desta estrada. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 29 de dezembro	Aviso n. 179 — Attendendo á necessidade de conservação dos trechos desta estrada, depois de findos os prazos de responsabilidade dos empreiteiros, resolve autorizar a entrega aos referidos empreiteiros, a titulo precario e sem onus para o Thesouro, mediante certas condições. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
			* * *
45	**Sorocabana e Ituana.** . . .	1895 — 6 de maio . .	Decreto n. 2.020—Approva, provisoriamente, as instrucções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas ferreas de Tatuhy a Itararé e de Botucatú a Tibagy, bem assim bases para applicação de tarifas moveis.
		1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.130 — Approva a mudança de Botucatú por ponto inicial da linha de Botucatú a Tibagy para a estação de Capão Bonito.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1904 — 18 de maio. .	Aviso n. 397 — Approva o horario que tem de vigorar nos trens dos prolongamentos federaes da estrada.
		1907 — 7 de março .	Decreto n. 6.401 — Approva os novos estudos definitivos relativos ao trecho comprehendido entre Acarassú e Itararé, sendo fixado o prazo de dois mezes para inicio das obras e de dois annos para conclusão de toda a linha até Itararé. (*Diario Official* de 10 de março de 1907.)
		1907 — 15 de junho. .	Decreto n. 6.524 — Autoriza a « Sorocabana Railway » a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 17 de julho de 1907.)
		1907 — 25 de junho. .	Decreto n. 6.574 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de julho de 1907.)
		1907 — 29 de agosto. .	Decreto n. 6.623 — Revalida a concessão feita á antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade do decreto n. 10.090, de 21 de novembro de 1888, e transferida ao governo de S. Paulo, jun-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			tamente com as demais concessões e estradas de ferro adquiridas pelo Governo Federal, em leilão de 5 de agosto de 1904. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1907.)
	Sorocabana e Ituana. . . .	1907 — 26 de setembro	Aviso n. 320 — Autoriza a abertura do trafego, provisorio, no trecho comprehendido entre as estações de Itapetininga e Engenheiro Hermillo, com 53.900m de extensão.
		1907 — 31 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Autoriza á « Sorocabana Railway » a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1907.)
		1908 — 9 de janeiro.	Decreto n. 6.819 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento de 3.729:265$948, relativos a trecho de 65 kilometros e 371 metros, comprehendido entre Cerqueira Cesar e Ilha Grande, da linha de Tibagy.
		1908 — 27 de janeiro.	Aviso n. 21 — Declara que foi approvada a nova tabella proposta pela estrada para os fretes das de ns. 1 e 13 de suas tarifas, destinadas ao transporte de madeiras justas e apparelhadas. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1908.)
		1908 — 8 de outubro.	Decreto n. 7.149 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento do trecho de Ilha Grande ao Salto Grande do Paranapanema, na extensão de 48 kilometros e 465 metros de linha da Tibagy. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1909 — 3 de junho. .	Decreto n. 7.432 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 6 de setembro.	Portaria, approvando a reducção dos fretes para transporte de animaes, conforme propoz a companhia. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1909.)
		1909 —	Aviso n. — Approvando o accôrdo de trafego mutuo provisorio, com a S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 6 de janeiro .	Decreto n. 7.807 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910.)
		1910 — 12 de maio. .	Lei n. 2.251 — Autoriza o credito especial de ..... 364:559$143 para pagamento de juros garantidos á Estrada de Ferro Sorocabana, de 29 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (*Diario Official* de 18 de maio de 1910.)
		1910 — 12 de maio. .	Decreto n. 7.905 — Transfere do porto de Tibiriçá, no rio Paraná, para o logar que melhor convier á travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea comprehendida nas da Estrada de Ferro Sorocabana que, segundo a clausula 1ª do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigia de Capão Bonito para Agua-Bôa, situada nas proximidades da foz do Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro, devendo ser remodificado nesse sentido o contracto celebrado com o governo de S. Paulo, nos termos do referido decreto. (*Diario Official* de 5 de junho de 1910.)
		1910 — 26 de maio. .	Decreto n. 8.034 — Abre o credito de 364:559$143 para occorrer ao pagamento dos juros garantidos a esta estrada, correspondentes ao periodo de 19 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (*Diario Official* de 31 de maio de 1910.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Sorocabana e Itauna . . .	1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accôrdos de trafego mutuo, suppram essas estradas (Paraná, S. Paulo-Rio Grande e Sorocabana), umas ás outras o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias que se acham accumuladas.
	1910 — 5 de agosto .	Aviso n. 372 — Approva as bases da tarifa de café da tabella n. 3, desta companhia.
	1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.024 — Proroga por quatro mezes o prazo fixado na clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Tibagy, desta estrada. (*Diario Official* de 18 novembro de 1911.)
	1912 — 30 de março .	Portaria — Approvando novas bases de tarifas para os ramaes federaes de Itararé e Tibagy. (*Diario Official* de 23 de maio de 1912.)
	1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 51 — Approva os horarios que teem de ser adoptados nos trens mixtos do ramal de Tibagy.
	1912 — 14 de setembro	Aviso n. 120 — Manda intimar a companhia a augmentar o material de transporte no prazo que a Inspectoria das Estradas estabelecer e sob as penas estabelecidas no contracto. (*Diario Official* de 15 de setembro de 1912.)
	1912—13 de novembro	Aviso n. 133 — Approva os horarios de trens de passageiros para os ramaes de Itararé e Tibagy.
	1913 — 10 de abril. .	Aviso n. 21 — Autoriza esta companhia pôr em circulação cadernetas kilometricas. (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)
	1913 — 30 de abril. .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das companhias Sorocabana, Paulista, Mogyana e S. Paulo Railway. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
	1913 — 5 de maio. .	Aviso n. 41 —Approva a multa de 1:000$ imposta a esta companhia pela infracção das clausulas XXIII e XXIV das que acompanham o decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888. (*Diario Official* de 6 de maio de 1913.)
	1913 — 5 de junho. .	Aviso n. 57 — Autoriza esta companhia abrir ao trafego as duas novas estações Luiz Pinto e Angatuba, respectivamente, nos kilometros 477 e 270 dos ramaes de Tibagy e Itararé, estabelecendo para os trens P — 5 e P — 6, M — 15 e M — 16, do primeiro ramal, e P — 1 e P — 2, do segundo, a parada de um minuto. (*Diario Official* de 7 de junho de 1913.)
	1913 — 30 de julho. .	Decreto n. 10.373 — Approva o projecto para a construcção de um trecho de 158 kilometros mais 423 metros da linha de Tibagy, prolongamento das cabeceiras do Cervo a Indiana, desta estrada. (*Diario Official* de 2 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Sorocabana e Ituana. . . .	1913 — 31 de julho. .	Aviso n. 91 — Autorizou-se esta companhia estab lecer nos horarios dos trens mixtos M — 15 e M — uma parada no kilometro 506, do ramal de Tibag (*Diario Official* de 5 de agosto de 1913.)
46	**South Brazilian Railway Company, limited.**	1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.955 — Concede autorização a esta co panhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 20 de abril de 1910.)
47	**State of Bahia South Western Railway Company.**	1909 — 4 de fevereiro	Decreto n. 3.317 — Concede autorização a *The State Bahia South Western Railway Company, limit* para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
48	**Subterranea entre a Capital Federal e Nictheroy.**	1903 — 21 de julho. .	Decreto n. 993 — Concede ao Dr. Carlos Cesar de O veira Sampaio e Antonio Julio de Oliveira Sampa pelo prazo de 60 annos, a construcção de uma e trada de ferro subterranea por tracção electri systema tubular, bitola de um metro, ligando a C pital Federal á cidade de Nictheroy.
49	**Sud = Ouest Brésiliens** . . .	1906 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.876 — Concede autorização á *Compag des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, para co tinuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de março de 1906.)
50	**Southern S. Paulo Railway Company, limited.**	1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.730 — Concede autorização a esta comp nhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 26 de maio de 1911.)
51	**Sul da Bahia**	1908 — 10 de junho .	Decreto n. 6.988 — Abre o credito de 200:000$ pa occorrer ás despezas com o reconhecimento e es dos da linha ferrea de ligação dos Estados da Ba e Minas Geraes. (*Diario Official* de 17 de junho de 1908.)
		1909 — 14 de janeiro.	Decreto n. 7.285 — Abre o credito de 200:000$ p occorrer ás despezas effectuadas em 1908 com estradas da linha ferrea de ligação dos Estados Bahia e Minas Geraes. (*Diario Official* de 20 de janeiro de 1909.)
52	**Therezopolis**	1911—28 de dezembro	Decreto n. 9.255 — Concede a esta estrada o proton mento de sua linha ferrea até o sul de Itabira Matto Dentro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
53	**Tijuca** (Tramway Electrico). .	1902 — 21 de maio. .	Decreto n. 4.414 — Transfere ao Banco da Republ do Brazil a concessão da Estrada de Ferro da Tiju
		1902—12 de novembro	Decreto n. 4.664 — Reduz a 3:600$ a quota de fisca zação da Estrada de Ferro da Tijuca, de que trat art. 2º do decreto n. 4.414, de 21 de maio de 19

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tijuca (Tramway Electrico) . .	1904 — 5 de maio . .	Aviso n. 360 — Altera as tarifas da estrada, devendo figurar os seguintes preços: da Juncção á Usina 200 réis ; da Usina á Caixa de Agua, 300 réis, e da Caixa de Agua ao Alto, 500 réis.
		1905 — 17 de março .	Aviso n. 79 — Approva a modificação no horario dos carros.
		1907 — 10 de maio. .	Aviso n. 161 — Approva, provisoriamente, o horario proposto e autoriza, nas mesmas condições, o trafego mutuo entre esta e a linha de Villa Izabel, obrigando-se porém, dentro de um mez, a apresentar ao Governo as bases do accôrdo para aquelle trafego. (*Diario Official* de 11 de maio de 1907.)
		1910 — 31 de janeiro.	Decreto n. 7.842 — Transfere á Prefeitura do Districto Federal, para o fim de ficar sujeita ao regimen das concessões por esta contractadas, a Estrada de Ferro da Tijuca. (*Diario Official* de 1 e 10 de fevereiro de 1910.)
		* * *	
	Tocantins	1894 — 2 de junho. .	Decreto n. 1.722 — Approva, com modificações, os estudos da estrada, na extensão de 184,200 kilometros.
		1894 — 19 de outubro	Decreto n. 211 — Proroga por um anno os prazos do contracto para construcção desta estrada.
		1900 — 17 de outubro	Decreto n. 3.812 — Altera algumas e consolida todas as clausulas annexas aos decretos ns. 862 e 3.413, de 16 de outubro de 1890 e 13 de novembro de 1899, concernentes ás linhas ferrea e fluvial de que é cessionaria a Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya.
		1901—25 de novembro	Decreto n. 4.258 — Fixa em 757:987$200 o capital despendido com trabalhos preliminares.
		1904—27 de dezembro	Decreto n. 5.406 — Approva, com modificações, os estudos da revisão dos primeiros 20 kilometros da estrada, fixa o prazo da reversão e dá outras providencias.
		1905 — 3 de fevereiro	Aviso n. 34 — Autoriza a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, depositar no « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie » a somma de 2.812.500 francos, destinada á construcção da referida estrada. Da data desse deposito começará tambem a vencer juros de 6 %, conforme estatue o art. 3° do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904, o capital de 757:987$200, já reconhecido pelo decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, como tendo sido empregado na construcção da linha.
		1905 — 25 de julho. .	Termo de accôrdo com a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, alterando a denominação social para o titulo — Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil.
		1906 — 10 de junho .	Aviso n. 185 — Autoriza o delegado do Thesouro em Londres receber da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da linha ferrea de Alcobaça á Praia da Rainha, o deposito de francos 7.932.454, destinados á construcção da referida linha, nos termos do § 4° da clausula 30 do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e modificação constante do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tocantins	1906 — 31 de agosto.	Aviso n. 245 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que os juros, papel, sobre 757:987$200 devem agora ser pagos por semestres completos, depois de convertidos em ouro á taxa em vigor nesta praça, no dia do pagamento.
		1908 — 30 de março .	Aviso n. 113 — Approva a tomada de contas relativas ao 1º semestre de 1907. (*Diario Official* de 1 de abril de 1908.)
		1908 — 3 de dezembro	Decreto n. 7.211 — Proroga por mais dous annos o prazo fixado para conclusão da construcção desta estrada. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1908.)
		1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.123 — Autoriza a revisão do contracto com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.312 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.171 — Autoriza a revisão do traçado da Estrada de Ferro Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1911.)
		1911—21 de dezembro	Termo de accôrdo autorizando a revisão do traçado da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 24 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Aviso n. 1 — Approva a tomada de contas da Estrada de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da Estrada de Ferro Alcobaça á Praia da Rainha, referente ao 1º semestre de 1910.
		1912 — 6 de março .	Decreto n. 9.420 — Abre o credito de 50:639$174, ouro, supplementar á verba 5ª do art. 31 da lei orçamentaria do exercicio de 1911. (*Diario Official* de 8 de março de 1912.)
		1912 — 19 de junho .	Decreto n. 9.632 — Proroga até 31 de dezembro do corrente anno, sem que outra prorogação possa ser concedida, o prazo estipulado na clausula XVI do contracto approvado pelo decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 2.770 — Autoriza o Presidente da Republica abrir o credito especial de 1.372:175$818, ouro, para pagamento das garantias de juros devidos ás companhias Estradas de Ferro do Norte do Brazil e S. Paulo Rio Grande. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.012 — Abre o credito especial de ..... 1 372:175$818, ouro, para pagamento das garantias de juros devidos ás companhias de Estradas de Ferro Norte do Brazil e S. Paulo Rio Grande, respectivamente, de 25:863$370 e 1.346:312$148. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 28 de maio. .	Decreto n. 10.239 — Concede novos prazos, improrogaveis, para a construcção da Estrada de Ferro Tocantins e o estabelecimento da navegação nos rios Tocantins e Araguaya. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tocantins	1913 — 28 de maio .	Decreto n. 10.240 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos da Estrada de Ferro do Tocantins, nos trechos de Alcobaça a Cametá e de Praia da Rainha a S. João do Araguaya. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 27 de agosto .	Aviso n. 127 — Autorizando esta companhia depositar parcelladamente, 25.000.000 de francos no estabelecimento que fôr designado pelo Governo. (*Diario Official* de 29 de agosto de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 141 — Determina que se providencie para que se torne effectiva a tomada de contas desta estrada, impossibilitada pela ausencia do representante da companhia, sob pena de lhe ser applicado o art. 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 11 de novembro	Aviso n. 162 — Tendo presentes as actas das tomadas de contas dos dous semestres de 1911 e 1912 dos trechos em trafego e construcção da Estrada de Ferro do Tocantins, de que é cessionaria a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil; bem assim as informações a respeito prestadas em officio n. 656 Z, de 13 de outubro ultimo. Verifica-se do exame da materia: 1º, é extranhavel que só em fins de setembro de 1912 se tenha reunido a commissão para as tomadas de contas relativas aos 1º e 2º semestres de 1911 e mesmo do 1º de 1912 ; 2º, o processo das tomadas de contas não foi regular, porquanto, não tendo sido ainda apurado o custo do trecho de 43 kilometros em trafego desde 24 de dezembro de 1908, este processo, *ex-vi* das instrucções de 2 de janeiro de 1897, devia consistir em fixar aquelle custo dentro do maximo kilometrico exarado no contracto, fazer o calculo dos juros devidos pelo Governo e assignalar o seu resultado, de accôrdo com o modelo annexo ás citadas instrucções; 3º, esta apuração do custo deixou de ser feita por não existirem documentos nem no archivo da Fiscalização, nem no escriptorio da companhia, no Pará; 4º, da extensão total de 53 kilometros em trafego e construcção apenas 20 foram approvados pelo Governo ; 5º, nenhuma referencia é feita nas actas ao recolhimento do imposto de transito, em contrario á ordem em vigor deste ministerio. Em vista de taes condições, que, sobretudo, delatam a situação anormal dos serviços a cargo da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, determina que sejam com urgencia effectuadas novas tomadas de contas dos quatro semestres pre-citados com estricta observancia de todas as instrucções em vigor, em ordem, principalmente, a serem apurados o custo das obras realizadas e as responsabilidades reaes do Governo pela respectiva garantia de juros. Dadas as alludidas irregularidades na prestação de contas, resolve, outrosim, que, de accôrdo com o § 5º da clasula XXX do contracto autorizado pelo decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, e artigo 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897, os juros devidos á companhia só sejam pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
55	**Tram-Road de Nazareth . . .**	1893 — 13 de julho. .	Decreto n. 1.477 — Fixa o capital em 1.890:000$000.
		1893 — 12 de agosto .	Portaria approvando as alterações nas tarifas approvadas por portaria de 28 de agosto de 1891.
		1906 — 29 de maio. .	Decreto n. 6.053 — Transfere ao governo do Estado da Bahia o direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa. (*Diario Official* de 31 de maio de 1906.)
		1906 — 25 de junho .	Termo de transferencia ao governo do Estado da Bahia do direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa.
56	**Uberaba a Coxim . . . . . .**	1890 — 16 de outubro	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
		1894 — 20 de janeiro.	Decreto n. 1.658 — Approva com modificações os estudos definitivos da 1ª secção da linha, na extensão de 103 kilometros.
		1894 — 27 de agosto.	Decreto n. 1.779 — Proroga por dous annos os prazos estatuidos na clausula III do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para inicio e conclusão das obras da estrada.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.940 — Proroga até 31 de dezembro de 1902 o prazo para conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 2 de março .	Decreto n. 5.150 — Proroga até 31 de dezembro de 1905 o prazo para a conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 30 de julho .	Decreto n. 5.266 — Transfere á Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim com algumas modificações das respectivas clausulas.
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
57	**Victoria a Minas. . . . . .**	1902 — 1 de fevereiro	Decreto n. 4.337 — Confirma á Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, substituindo, porém, o traçado, já approvado, da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, no de Minas Geraes.
		1903 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 4.759 — Acceita, com modificações, para a construcção da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, os estudos definitivos da linha comprehendida entre Victoria e Peçanha, anteriormente approvados.
		1904 — 26 de abril. .	Decreto n. 5.205 — Approva os estudos definitivos e o orçamento da variante « Páo Gigante », da estrada, entre S. José de Queimados, no kilometro 29,300, e a villa Collatina, no kilometro 156, do traçado a que se refere o decreto n. 4.759, de 3 de fevereiro de 1903.
		1904 — 10 de maio. .	Decreto n. 5.214 — Approva o regulamento e tarifas da estrada.

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1904 — 24 de maio. .	Aviso n. 414 — Approva o horario dos trens da estrada.
		1904 — 5 de outubro.	Portaria approvando, provisoriamente, o quadro do pessoal e tabella de vencimentos.
		1904 — 10 de outubro	Aviso n. 664 — Fixa em frs. 17.897.102 a totalidade dos depositos autorizados, sendo: o 1°, de francos 5.524.079, autorizado por despacho de 4 de junho de 1902 e o 2°, de frs. 12.373.023, a que ficou reduzido o de frs. 16.211.509, autorizado por despacho de 5 de fevereiro de 1903.
		1904 — 29 de outubro.	Aviso n. 698 — Autoriza o delegado em Londres pagar á companhia a importancia de frs. 523.035, correspondentes á garantia de juros do 1° semestre deste anno, a razão de 6 % sobre o capital depositado de frs. 17.897.102, com o desconto já feito de frs. 13.878, concernentes aos juros pagos pelo estabelecimento bancario em que foi depositado aquelle capital.
		1904 — 31 de outubro.	Aviso n. 700 — Approva a modificação do horario em vigor na estrada.
		1905 — 23 de fevereiro	Aviso n. 52 — Approva o horario para os trens extraordinarios entre as estações de Porto Velho e Alfredo Maia.
		1905 — 15 de março .	Aviso n. 67 — Autoriza o pagamento de 523.279 francos ao representante da companhia, juros correspondentes ao 2° semestre do anno de 1904.
		1905 — 11 de abril. .	Decreto n. 5.506 — Approva os estudos de uma variante da estrada, comprehendida entre os kilometros 92 e 113 do traçado a que se refere o decreto 5.205, de 26 de abril de 1904, com a sub-variante projectada entre as estacas 258 + 6 a 508 + 6 e a modificação entre as estacas 0 e 130 indicada em tinta azul nas plantas.
		1905 — 7 de julho. . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os diversos serviços, até a extensão em trafego de 200 kilometros. (*Diario Official* de 14 de julho de 1905.)
		1905 — 10 de julho. .	Aviso n. 199 — Autoriza fazer em suas tarifas, a titulo de experiencia e em caracter provisorio, as seguintes alterações : Tarifa n. 12 — O café em grão ou casquinha pagará a taxa de tres réis por 10 kilos o kilometro até 200 kilometros ; Tarifa n. 13 — O café em côco ou cereja pagará a taxa de 2,5 réis, nas mesmas condições ; O sal grosso ou de cozinha pagará 2,5 réis por 10 kilos o kilometro, conforme a tarifa n. 9 ; Finalmente, a cerveja de producção nacional será cobrada pela tarifa n. 7.
		1906 — 28 de agosto .	Aviso n. 241 — Autoriza o pagamento de 932.499 francos á companhia, juros do primeiro semestre de 1906.
		1906 — 16 de outubro.	Decreto n. 1.532 — Autoriza o Governo a abrir o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento de juros de 6 % ao anno devidos á companhia, de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1906.)
		1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 693 — Abre o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento dos juros de 6 % ao anno, devidos de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1907 — 31 de julho. .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços, até extensão em trafego de 350 kilometros. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1907.)
		1907 — 9 de setembro.	Portaria approvando, provisoriamente, a titulo de experiencia, as alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 23 de setembro	Aviso n. 312 — Autoriza a companhia construir uma estação no districto de Cavallinhos. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1907.)
		1907 — 14 de novembro	Aviso n. 369 — Autoriza a construcção de uma parada na povoação de Baixo Guandú, de conformidade com o accôrdo firmado com os interessados que solicitaram.
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 311 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de francos 1.466.173, de juros correspondentes ao 1° semestre de 1908.
		1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.424 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e orçamento do trecho de 137 kilometros, a partir da estaca 3.970, da revisão dos estudos na margem direita do rio Doce, pouco abaixo de Derrubadinha. (*Diario Official* de 4 de junho de 1909.)
		1909 — 8 de junho. .	Decreto n. 7.455 — Substitue o trecho de Sant'Anna de Ferros a Serro, da Estrada de Ferro Victoria a Diamantina, pelo de Curralinho, da Estrada de Ferro Central do Brazil, á cidade de Diamantina, em Minas. (*Diario Official* de 11 de julho de 1909.)
		1909 — 20 de agosto .	Portaria approvando a reducção de preço e alteração de classificação nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 21 e 22 de agosto de 1909.)
		1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.599— Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina, na extensão de 38,900 kilometros. (*Diario Official* de 21 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de outubro.	Aviso — autorizando o deposito de 3.000:000$, correspondentes aos estudos e construcção de 100 kilometros ficando o restante dependente de approvação dos estudos de toda a linha e do bom andamento que fôr dado pela companhia á construcção. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso — declarando a esta repartição que as modificações constantes do decreto n. 7.599, de 14 de outubro ultimo, approvando os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina são as constantes do officio n. 1.035, de 11 daquelle mez, da mesma repartição. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.773 — Autoriza a modificação, do contracto para o fim de ser adquirido o direito de reversão em suas linhas. (*Diario Official* de 25 de janeiro de de 1910.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.889 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do segundo trecho da linha de Curralinho a Diamantina. (*Diario Official* de 22 de março de 1910.)
		1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.920 — Abre o credito de 99:216$536, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 8ª do orçamento do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.153 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020$476 da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros, entre os kilometros 61,080 e 80,100 do ramal de Curralinho. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1910.)
		1910 — 1 de setembro	Decreto n. 8.188 — Approva o projecto apresentado pela companhia, de conformidade com o disposto no decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773$882, que será remunerada com o transporte do minerio de ferro nos termos da clausula IV do referido decreto de n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909. (*Diario Official* de 22 de setembro de 1910.)
		1910 — 6 de setembro	Aviso n. — Autoriza a Delegacia do Thesouro em Londres pagar á companhia a garantia de juros do primeiro semestre do corrente anno, na importancia de francos - 1.878,804.13. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1910.)
		1910 — 15 de setembro	Decreto n. 8.217 — Approva, de conformidade com a clausula 3ª do decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela companhia para a construcção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar, de accôrdo com os documentos que acompanham. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1910.)
		1910 — 27 de setembro	Aviso n. — Permittindo á companhia depositar na *Caisse Générale et Banque de Crédit Mobilier* sómente a importancia correspondente ao capital maximo relativo a 150 kilometros, isto é, de .... 4.500:000$000, ouro, dos quaes 1.648:501$000 representam a differença entre a somma dos depositos já autorizados e a despeza realizada e a restante parte da quantia a despender nas construcções em andamento para a construcção do trecho de Figueira a Itabira de Matto Dentro. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.308 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 20.963:069$295, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257,707 kilometros. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.363 — Approva os projectos e orçamentos para a construcção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829$475, e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho a Diamantina, desta companhia. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1910.)
		1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.622 — Abre o credito de 194:381$510, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)
		1912 — 8 de março. .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços desta estrada e relativos ao trecho de Victoria a Itabira de Matto Dentro. (*Diario Official* de 12 de março de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.542 — Substitue a linha de Sant'Anna dos Ferros a Serro Frio desta estrada pela que, partindo de Baguary, siga pelo vale do rio Corrientes e vá servir aos municipios de Guanhães e Serro Frio. (*Diario Official* de 3 de maio de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.722 — Proroga até 31 de março de 1913 prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.455, d 8 de junho de 1909, para conclusão das obras d construcção do ramal de Curralinho a Diamantina (*Diario Official* de 21 de agosto de 1912.)
		1913 — 28 de maio. .	Decreto n. 10.236 — Proroga até 30 de setembro de 19 o prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.45 de 8 de junho de 1909, para conclusão das obras d construcção do ramal de Curralinho a Diamantina (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 19 de agosto .	Aviso n. 109 — E' approvado o horario para vigora nesta estrada. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.583 — Proroga até 29 de dezembro d 1913 o prazo fixado na clausula III do decre n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para a conclusã das obras de construcção do ramal de Curralinho Diamantina. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1913.)
		1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 175 — Declara que não se deve permittir a co tinuação nos postes desta estrada de uma linha te lephonica para uso particular. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
			* * *
58	**Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, Alegrete a Quarahim.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estud e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.556 — Approva os estudos definitivos e o orçamentos das 1ª e 2ª secções desta estrada, n extensão de 117.600 metros. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 25 de junho. .	Aviso n. 80—Declara, em solução ao que requereram c contractantes das linhas de Basilio a Jaguarão, Sã Sebastião a Sant'Anna do Livramento e de Alegret a Quarahy, que os preços para os materiaes da vi permanente devem ser os preços maximos que cor stam do quadro 1, annexo ao officio 16/3 de 5 d março do corrente anno, dirigido a esta inspectori pelo chefe do 14ª Districto, ficando os custos defini tivos para serem apurados pelas facturas consulare e mais documentos, de accôrdo com a clausula V do contracto approvado pelo decreto n. 8.559, d 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 26 de junho de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.646 — Autoriza a transferencia á Emprez Constructora do Rio Grande do Sul do contract para o estudo e construcção das linhas ferreas de Al grete a Quarahim, Basilio a Jaguarão e S. Sebastião Sant'Anna do Livramento, passando por D. Pedrito (*Diario Official* de 7 de julho de 1912.)
		1913 — 24 de junho. .	Aviso n. 73 — Attendendo ao que requereu a Emprez Constructora do Rio Grande do Sul, constructor das linhas de Alegrete a Quarahim, Basilio a Jagua rão e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento passando por Dt Pedrito, fica a mesma emprez autorizada a importar 21.500 toneladas de trilhos talas 509,20 toneladas ; parafusos e porcas, 171 to toneladas e tirefonds 1.097,10 toneladas, vigorand para estes materiaes os preços estabelecidos pel aviso n. 80, de 25 de junho de 1912. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
			* * *

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
59	**Basilio a Jaguarão.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.991 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1911.)
		1911 — 18 de outubro.	Decreto n. 9.049 — Approva os estudos definitivos do trecho, na extensão de 53.600 metros, a partir de Basilio, da linha de Basilio a Jaguarão, e o respectivo orçamento, na importancia de 4.704:734$852. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1911.)
		1912 — 31 de janeiro .	Decreto n. 9.356 — Approva, com modificações, os estudos definitivos desta estrada, na extensão de 60 kilometros, a que se refere o decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911, e o orçamento de 3.702:209$970. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
		* * *	
)	**Brasil Great Southern Railway Company, Limited** Quarahim a Itaquy e prolongamento para S. Borja.	1910 — 31 de março .	Decreto n. 2.932 — Concede autorização a esta companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 15 de abril de 1910.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.252 — Approva as novas plantas para construcção da ponte internacional sobre o rio Quarahim, em substituição das que foram approvadas pelo decreto n. 2.486, de 29 de março de 1897. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro .	Aviso n. 2 — Declara que foi approvada a tomada de contas desta estrada, correspondente ao 1º semestre de 1911.
		1912 — 13 de março. .	Decreto n. 9.436 — Transfere á «The Quarahim Internacional Bridge, Company, Ltd.» as autorizações contidas nos decretos ns. 2.486 e 9.252, de 29 de março de 1897, e 28 de dezembro de 1911, para construcção da ponte internacional sobre o rio Quarahim. (*Diario Official* de 15 de março de 1912.)
		1912 — 30 de março .	Aviso 38 — Declara que foi indeferido o requerimento em que a «The Brasil Great Southern Railway Company, Ltd.» solicita a revisão do decreto n. 8.945, de 6 de setembro de 1911, assim como que o entroncamento da Estrada de Ferro Itaquy a S. Borja com a linha de S. Thiago e S. Borja se faça no logar denominado Duas Arvores. (*Diario Official* de 31 de março de 1912.)
		1912 — 14 de novembro	Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho que fixou a data em que deve terminar o prazo da garantia de juros de que gosa, e proferido em 15 de junho de 1910 o qual é integralmente mantido. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1912.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 15 — Autoriza esta companhia additar ao quadro do pessoal da linha de Itaquy a S. Borja as despezas da direcção da mesma estrada em Londres até á importancia de £ 200, annuaes, que correrão por conta do custeio da referida linha. (*Diario Official* de 14 de março de 1913.)
		1913 — 28 de março .	Aviso — Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho de 13 de novembro de 1912, ou que então a respeito seja instituido o juizo arbitral, de accôrdo com a clausula 40ª do seu contracto. (*Diario Official* de 30 de março de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Quarahim a Itaquy e prolongamento para S. Borja.	1913 — 14 de abril . .	Aviso n.—Indefere o requerimento em que esta comp nhia pede formação do juizo arbitral para intel gencia da clausula V do decreto n. 8.312, de 19 novembro de 1881, e manda que se passe a certid solicitada. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 77 — Approva, provisoriamente, o regulamen dos transportes e tarifas para vigorarem na Estra de Ferro de Itaquy a S. Borja, devendo a comp nhia apresentar no prazo de seis mezes outro proj cto para solução definitiva, em que as tarifas tenha uma classificação geral, segundo o typo differencia (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 22 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que esta co panhia pede a tranferencia á «Brazil Great Southe Railway Extensions, Ltd., do seu contracto de a rendamento da linha de Itaquy a S. Borja. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 139 — Determina que se intime essa companh a apresentar, dentro de breve prazo, novo quadro tabella de vencimentos para o pessoal de toda a lin de Quarahim a S. Borja, tendo em vista a inco poração ao trafego do trecho de Itaquy a S Borj (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
			* * *
61	**Cruz Alta a Santo Angelo** . .	1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.371 — Abre o credito extraordinario 300:000$ para a construcção do ramal de Cruz Al á foz do Ijuhy.
		1907 — 28 de junho .	Aviso n. 30 — Dá ao 2° batalhão de engenheiros, pos á disposição do Ministerio da Viação pelo Minister da Guerra, a incumbencia de construir este rama
		1907 — 9 de julho. .	Aviso n. 33 — Declara, em additamento ao aviso n. 3 de 28 de junho, que vae ser posto á disposição fiscalização, na Delegacia Fiscal do Rio Grande Sul, o credito de 300:000$ para occorrer ás despez com a construcção deste ramal.
		1908 — 10 de março .	Aviso n. 29 — Autoriza a construcção dos primeir 50 kilometros, cujos estudos de revisão foram proc didos, entre Cruz Alta e a colonia Ijuhy, sem prejuiz da apresentação dos estudos ao ministro da Viaçã
		1908 — 15 de julho. .	Portaria — resolvendo substituir o art. 17 das Instru ções provisorias, approvadas pela portaria de 27 maio de 1907, para construcção deste ramal pe 2° batalhão de engenharia. (*Diario Official* de 16 de julho de 1908.)
		1908 — 16 de julho . .	Decreto n. 7.032 — Approva os estudos definitivos orçamento do trecho comprehendido entre Cruz Al e a colonia do Ijuhy. (*Diario Official* de 21 de julho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto .	Aviso n. 98 — Encarrega o 2° batalhão de engenhari do reconhecimento da linha que, partindo de Cace quy, vá a S. Borja, passando por Povinhos S. Luiz, como tambem da revisão dos estudos d linha de Itaquy a S. Borja.
		1909 — 21 de maio. .	Decreto n. 7.420 — Abre o credito de 300:000$ par ser applicado á construcção desta estrada. (*Diario Official* de 23 de maio de 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.549 — Abre o credito de 200:000$ para construcção. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Cruz Alta a Santo Angelo.	1910 — 3 de fevereiro	Decreto n. 7.846 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, do trecho da Estrada de Ferro de Cruz Alta á foz do Ijuhy, comprehendido entre as estações de Ijuhy e de Santo Angelo. A extensão deste trecho é de 51,543 kilometros e o seu orçamento de 1.679:937$307. (*Diario Official* de 5 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 28 de abril . .	Decreto n. 7.972 — Abre o credito de 251:299$400, para a construcção desta estrada. (*Diario Official* de 3 de maio de 1910.)
	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.310 — Abre o credito de 235:000$ para a construcção desta estrada.
	1911 — 25 de janeiro.	Decreto n. 8.529 — Abre o credito de 700:000$ para a construcção desta estrada. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1911.)
	1912 — 7 de fevereiro	Decreto n. 9.361 — Abre o credito de 1.280:000$ para proseguimento dos trabalhos desta estrada. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
		* * *
Jewish Colonisation	1913 — 14 de abril. .	Aviso n. — Permittindo que a linha ferrea em construcção pela « Jewish Colonisation » para serviço de sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada á de Passo Fundo a Marcellino Ramos, em ponto proximo á estação Erebango, lado do Uruguay, correndo as respectivas despezas por conta desta associação. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 2 de julho. .	Aviso n. 78 — Declara que foi cedida a esta associação a quantidade necessaria de trilhos, dos que a Compagnie Auxiliaire está substituindo em suas linhas, á razão de 100$ por tonelada. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		* * *
Minas de S. Jeronymo . . .	1890 — 24 de julho . .	Decreto n. 600 — Concede privilegio para construcção, uso e goso do prolongamento da Estrada de Ferro Minas de S. Jeronymo, com um ramal a entroncar-se com a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequy, no Estado do Rio Grande do Sul.
	1890 — 18 de outubro.	Decreto n. 906 — Concede garantia de juros de 6 % ao anno, ao capital que fôr empregado na construcção do prolongamento da estrada.
	1891 — 24 de julho. .	Decreto n. 454 — Eleva de seis mezes improrogaveis o prazo para a apresentação dos estudos definitivos.
	1892 — 30 de maio. .	Decreto n. 833 — Approva os estudos definitivos dos 40 primeiros kilometros do prolongamento da estrada.
	1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.389 — Approva com modificações os estudos definitivos do prolongamento da estrada, comprehendidos entre os kilometros 40 e 180.
	1893 — 3 de agosto .	Decreto n. 1.497 — Proroga por dous annos o prazo fixado na clausula VI, do decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da estrada.
	1894 — 23 de fevereiro	Decreto n. 1.678 — Altera a clausula IV, das que baixaram com o decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890.
	1895 — 4 de fevereiro	Decreto n. 1.895 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do ramal da estrada de Ferro de S. Jeronymo.
		* * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
64	**Pelotas a S. Lourenço . . . .**	1889 — 5 de janeiro .	Decreto n. 10.151 — Concede privilegio e garantia de juros para a construcção de uma estrada de ferro que una a cidade de Pelotas ás colonias de S. Lourenço e limitrophes a ella, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.
		1889 — 30 de dezembro	Decreto n. 101 — Proroga por 30 dias o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway limited » para apresentação dos respectivos estudos.
		1890 — 11 de abril . .	Decreto n. 315 — Approva os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas ás colonias de S. Lourenço.
		1890 — 31 de maio . .	Decreto n. 448 — Proroga o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway, limited » para o começo das obras da respectiva estrada.
		1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 863 — Proroga o prazo para a inauguração das obras da estrada.
		1891 — 17 de janeiro .	Decreto n. 1.312 — Proroga novamente o prazo concedido para inauguração das obras da estrada.
		1891 — 8 de agosto. .	Decreto n. 485 — Transfere a concessão á Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul.
		1892 — 15 de julho. .	Decreto n. 941 — Approva a variante proposta pela Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul, entre os kilometros 3 e 66 e 25 e 54 da estrada.
		1892 — 23 de agosto .	Decreto n. 1.021 — Approva a variante do traçado da estrada de ferro na parte relativa ao ramal da Tablada.
		1892 — 9 de novembro	Aviso n. 7 — Remette a cópia da informação do engenheiro Ayrosa Galvão sobre o traçado da estrada ao governador do Rio Grande do Sul, e pede se parecer, visando os interesses do Estado.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 3 — Pede ao governador do Estado do Rio Grande do Sul a devolução dos papeis a que se refere o aviso n. 7, de 9 de novembro de 1892, com o respectivo parecer.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 44 — Resolve declarar interrompido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto assignado pelo decreto n. 10.151, de 5 de janeiro de 1889, a contar desta data, até que tenha solução a questão pendente.
		1894 — 29 de setembro	Aviso n. 156 — Tendo ficado interrompido o prazo para a conclusão das obras da estrada, em virtude do aviso n. 44, de 16 de março de 1893, resolve não approvar a multa proposta pelo inspector geral de estradas de ferro.
		1901 — 17 de julho. .	Aviso n. 156 — Declara ao engenheiro fiscal ter cessado a fiscalização a seu cargo, visto não ter a empreza cessionaria da estrada dado execução aos trabalhos de construcção.
			* * *
65	**Pelotas a S. Pedro. . . . . .**	1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.585 — Approva os estudos definitivos desta estrada, no trecho comprehendido entre os kilometros 0 e 100, e o respectivo orçamento de 7.197:114$212. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
			* * *
66	**Rio Grande do Sul a Santa Victoria do Palmar.**	1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.299 — Autoriza o contracto para o prolongamento desta estrada, sem onus para a União, da cidade de Santa Victoria do Palmar ao ponto mais conveniente na fronteira com o Uruguay, entre os arroios S. Miguel e Chuy. (*Diario Official* de 27 de setembro de 1913.)
			* * *

DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
67	**S. Pedro a S. Luiz e S. Borja.**	1910 — 4 de agosto. .	Decreto n. 8.129 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, na importancia de 4.040:421$900, do primeiro trecho de 84k,440. (*Diario Official* de 12 de agosto de 1910.)
		1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.559 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro	Decreto n. 8.948 — Substitue a clausula I do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro.	Decreto n. 8.949 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, para apresentação dos estudos definitivos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)
		1912 — 3 de janeiro .	Decreto n. 9.294 — Proroga por tres mezes o prazo para apresentação do resto dos estudos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.559 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros do ramal ferreo de S. Borja, a partir de S. Borja para S. Thiago, e o respectivo orçamento, reduzido a 1.850:584$274. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 19 de junho. .	Decreto n. 9.633 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 49.009m,770 da linha de S. Pedro a S. Luiz e orçamento de 1.984:713$656. (*Diario Official* de 22 de junho de 1912.)
		1912 — 17 de julho. .	Decreto n. 9.668 — Approva os estudos definitivos do trecho de 108.604.580m,00 da linha de S. Thiago a S. Borja, entre o kilometro 50 e Santiago, e o orçamento na importancia de 4.143:622$641. (*Diario Official* de 20 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.699 — Approva os estudos definitivos do ultimo trecho de 62.500 metros da linha de S. Pedro a S. Luiz e o orçamento de 3.454:924$807. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
		1912 — 15 de agosto .	Aviso n. 112 — Autoriza João Corrêa & Irmão e o Banco da Provincia do Rio Grande do Sul importar quatro locomotivas Mogul pelo preço maximo 9.350 dolars cada uma e mais 1:000$ para a respectiva montagem e 24 vagões abertos pelo preço maximo de 4:000$ cada um. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1912.)
		1912 — 6 de setembro.	Aviso n. 117 — Autoriza os mesmos empreiteiros importarem 21.622,488 toneladas de trilhos, 760,901 toneladas de talas, 993,315 toneladas de *tirefonds* e 338,533 toneladas de parafusos destinados ás linhas de S. Pedro a S. Luiz e Santiago a S. Borja, conservando, porém, o preço já approvado pelo aviso n. 67, de 16 de maio findo. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1912.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.772 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 63k224,040, da linha de S. Pedro a S. Luiz, comprehendido entre Jaguary e a villa de S. Thiago do Boqueirão e o respectivo orçamento de 4.818:201$199. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 146 — Autoriza os empreiteiros importarem cinco apparelhos « Morse » e respectivas installações,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			7.200 isoladores de porcellana e 51.000 kilogramm de fio de ferro galvanizado de 4 m/m, devendo custo ser computado de accôrdo com o contracto disposições em vigor.
	S. Pedro a S. Luiz e S. Borja	1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 76 — Attendendo ao que requereram os empre teiros João Corrêa & Irmão e o Banco da Provinc do Rio Grando do Sul, reconsidera o despacho ex rado no aviso 117, de 6 do setembro de 1912, f cando, porém, mantidos os preços fixados no mesm aviso. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 5 de julho . .	Aviso n. 80 — Autoriza a importação de uma locomoti « Baldwin », classe 6-12-D, para o serviço da co strucção, aproveitavel posteriormente para o servi de manobras, devendo o preço de 6.700 dollars s considerado como maximo. (*Diario Official* de 6 de julho de 1913.)
		1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 96 — Autoriza a importação de 81 apparelh de mudança de linha, sendo 65 simples e 16 duplo de accôrdo com os preços que ospecifica. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 97 — Autoriza a importação de 10 caixas par deposito de agua, com capacidade de 30 metr cubicos cada uma, do typo já approvado, send cinco destinadas á linha de S. Thiago a S. Borja cinco á de S. Pedro a S. Luiz e dá outras prov dencias. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 22 de agosto .	Aviso n. 120 — Eleva de 3$500 para 4$300 os preços d dormentes que serão empregados na via perma nente das linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal d S. Borja, os quaes passarão a ter as dimensões d 1,80×0,14×0,20, ficando desta fórma alterada, par a applicação do abatimento de 16 % da clausula do contracto celebrado em virtude do decret n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, o preço d tabella annexa ao mesmo contracto. (*Diario Official* de 24 de agosto de 1913.)
8	S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento.	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estud e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1912 — 31 de janeiro.	Decreto n. 9.358 — Approva, com modificações, os estudo definitivos do trecho de 57,200 desta linha, a qu se refere o decreto n. 8.556, de 15 de fevereir de 1911, e o orçamento de 2.867:125$162. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 2 de maio .	Decreto n. 9.558 — Approva os estudos definitivos da 2ª e 3ª secções desta estrada, na extensão tota de 103.260 metros. e os respectivos orçamentos, re duzidos a 3.673:959$439 e 4.143:410$959. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

			Imp. Nacional —

M. FAZENDA
D.A - IRA - GB
15455
CC... ...
PORT. 14/73

Biblioteca do Ministério da Fazenda

15345-48

385.0981
E79
a

Brasil. Dep. Nac. de Estr. de Ferro
AUTOR

Estat. das estr. de ferro do Brasil
TÍTULO

1912

Devolver em	NOME DO LEITOR

15345-48

385.0981
E79
a

Brasil.